

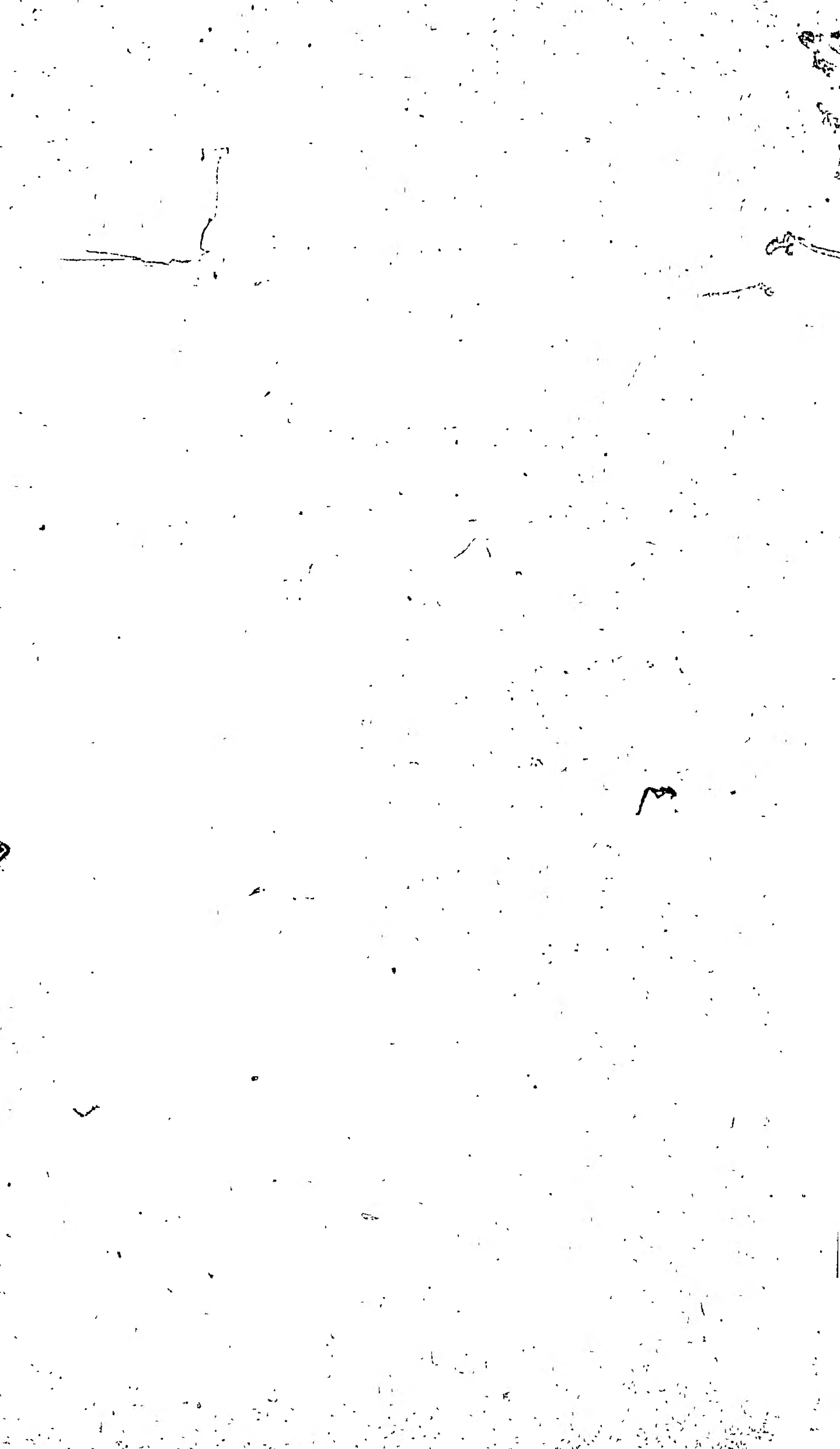
A TRAVERS LE CANADA

---

# L'OUEST



# INDEX



## A TRAVERS LE CANADA

# L'OUEST



Brochure publiée d'après les instructions de L'HON. FRANK OLIVER, Ministre de l'Intérieur.

OTTAWA

1907

# A travers le Canada

## LE MANITOBA

Les provinces de l'Ouest du Canada, destinées à devenir les pourvoyeuses de l'univers entier, grâce à leurs vastes plaines fertiles et au travail énergique des immigrants qui laissent l'ancien monde pour se créer sur le sol canadien une position plus qu'enviable, comparativement, font l'objet de ce modeste opuscule. Conséquemment, nous



Winnipeg, Manitoba.

partons de la ville de Winnipeg, la capitale du Manitoba, pour voyager jusqu'à Vancouver, l'extrême limite ouest de notre grand pays.

Située à soixante milles au nord de la frontière américaine, à quarante milles au sud du Lac Winnipeg — une nappe d'eau peuplée de poissons de toutes sortes, dont les rives en certains endroits sont couvertes de forêts luxuriantes — la ville de Winnipeg se trouve au confluent des rivières Rouge et Assiniboine, à proximité des grandes prairies et des plaines qui s'étendent jusqu'aux Montagnes Rocheuses.

Pour subvenir aux besoins des cultivateurs, des éleveurs de bestiaux, des mineurs, des pêcheurs et des hommes engagés dans le commerce du bois, ainsi qu'à ceux des employés des diverses manufactures de la région, les négociants de Winnipeg sont obligés de se prémunir à l'avance afin de faire face à toute éventualité. Ils n'ont pas négligé de le faire, et ils possèdent toutes les ressources nécessaires à cet effet. Les principales banques incorporées du Canada ont fondé des succursales à Winnipeg.

L'on y voit aussi des manufactures de meubles, de grandes minoteries, des établissements de salaisons, des fonderies, des fabriques de cigares, des scieries et diverses autres industries en opération constante. L'on y trouve des cours à bestiaux et un abattoir immense pour l'abattage et le paquetage frigorifique de la viande de conserve pour l'exportation..

Winnipeg est le centre politique de la province; le gouvernement fédéral y a installé les bureaux d'immigration de l'Ouest. Les quartiers généraux du Pacifique, pour toute la région de l'Ouest, sont aussi à Winnipeg, ainsi qu'une succursale du département des Terres de la Compagnie, où l'on peut se procurer tous les renseignements possibles.

Parmi les maisons d'éducation, mentionnons un Institut d'éducation secondaire, une école normale, quatre collèges, l'université provinciale, des écoles commerciales et un institut de Sourds et Muets. A ses hôpitaux la ville vient d'ajouter une superbe construction, au coût de $500,000 confiée à M. Louis Payette, grand entrepreneur et échevin de Montréal.

Saint-Boniface est à l'est de la Rivière Rouge. C'est ici que se trouve le siège archiépiscopal de Mgr Langevin, avec sa cathédrale, le palais, un collège et un hôpital.

Parmi les autres centres importants de Manitoba, citons Portage-la-Prairie, 56 milles à l'ouest, 4,500 habitants; Brandon, 133 milles à l'ouest, 6,000 habitants. Ces deux villes sont sur la ligne principale du Pacifique. Viennent ensuite Selkirk, 2,500 habitants; Minnedosa, 1,200; Neepawa, 1,500, et Dauphin, 1,200.

❖

L'on a érigé des élévateurs à grain près de toutes les gares du chemin de fer, et des magasins pour l'accommodation des cultivateurs des environs.

La culture des céréales et des plantes légumineuses, l'élevage des bestiaux, l'industrie laitière, etc., constituent ce que l'on appelle la culture mixte. Pour se faire une idée approximative de la fertilité du sol, l'on constatera, en consultant les statistiques, que des milliers de tonnes de foin croissant dans les terrains bas se perdent tous les ans, parce qu'il n'y a pas assez de bestiaux pour l'utiliser. L'on a cependant cherché à remédier à cette perte de richesses naturelles en augmentant l'élevage du bétail et la fabrication du beurre et du fromage dans de grandes proportions. En 1902, il y avait dans le Manitoba



Champs de blés et élévateurs.

146,501 chevaux, 232,343 têtes de bétail, 20,518 moutons et 95,508 cochons; ces chiffres sont beaucoup plus élevés à notre époque.

Dans les premiers jours de la colonie, l'attention des cultivateurs s'est surtout portée vers la culture du blé et des céréales; la plupart de ces colons étaient célibataires. Ils ne fabriquaient de beurre et de fromage que la quantité nécessaire à la consommation locale. Cependant, à mesure que le nombre des bestiaux augmentait, ils songeaient à tirer parti de cette nouvelle source de richesse, et en 1868, la première beurrerie du Manitoba fut établie. Aujourd'hui, l'on en compte

21, et il y a en outre 33 fromageries en opération. Le gouvernement a fondé, dans la ville de Winnipeg, une école spécialement consacrée à l'enseignement de l'industrie laitière; cette école a donné des résultats merveilleux et le nombre des élèves augmente tous les ans. La plupart des gérants de beurreries et de fromageries du Manitoba sortent de l'école du gouvernement, donnée en pur cadeau par les résidents de la province.

❖

La valeur totale de la production de l'industrie laitière durant ces dernières années se chiffre comme suit :

| | |
|---|---|
| 1894 | $ 34,000 |
| 1895 | 198,000 |
| 1896 | 247,000 |
| 1898 | 309,154 |
| 1899 | 474,558 |
| 1900 | 643,990 |
| 19[illegible] | 926,314 |
| 1902 | 747,603 |

L'on attribue la diminution de la production en 1902 aux énormes récoltes de grain des deux années précédentes, car les travailleurs que l'on pouvait se procurer suffisaient à peine à la moisson. Les pâturages sont gras et abondants, et ceci s'explique tout naturellement par le fait que la province était autrefois la patrie des bisons qui peuplaient ces vastes régions avant l'arrivée des blancs, et que ces animaux avaient l'instinct de choisir les endroits les plus propices à leur alimentation. A ces avantages primitifs les colons ont ajouté la culture du blé-d'inde qui fournit une nourriture saine et abondante aux bestiaux pendant les mois d'hiver.

La fraîcheur des nuits qui suit invariablement les grandes chaleurs du jour est très favorable à l'industrie laitière, et les sources d'eau vive qui se trouvent partout dans la province ne sont pas l'un des moindres avantages qui contribuent à l'expansion de cette industrie et à la fortune de ceux qui s'y livrent. Enfin, le climat est le plus désirable possible, et lorsque le bétail est bien entretenu, le cultivateur est certain de retirer de grands profits du lait de ses vaches.

❖

L'on peut encore acheter des "homesteads" ou terres de colonisation sur la lisière des lots déjà concédés et actuellement en culture

à l'est de la Rivière Rouge, entre les lacs Winnipeg et Manitoba, et dans les districts où sont situées les vallées du lac Dauphin et du lac aux Cygnes. Des lignes de chemins de fer, aboutissant toutes à la ligne transcontinentale, sillonnent toutes ces régions et facilitent le transport des marchandises et des produits agricoles. Le sol est propice à la culture mixte ; il y a abondance de foin et d'eau, sans compter le bois de construction à proximité.

## REGLEMENTS DU " HOMESTEAD " DANS L'OUEST CANADIEN

### PLAN D'UN " TOWNSHIP "

Chaque carré contient 640 acres ; chaque quart de section contient 160 acres.

Une section contient 640 acres et forme un mille carré.

Terres du Gouvernement ouvertes au " homestead " (c'est-à-dire à la colonisation gratuite). — Sect. Nos. 2, 4, 6, 10, 12, 14, 16, 18, 20, 22, 24, 28, 30, 32, 34, 36.

N

SIX MILLES CARRÉS.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | 36 |
| 30 | 29 | 28 | 27 | 26 | 25 |
| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 18 | 17 | 16 | 15 | 14 | 13 |
| 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |

O — SIX MILLES CARRÉS — E

S

Terres du Canadian Pacific Railway en vente. — Sect. Nos. 1, 3, 5, 7, 9, 13, 15, 17, 19, 21, 25, 33, 35, le long de la voie principale de Winnipeg à Moose Jaw, peuvent être achetées de la Canada Northwest Land Company.

Sections des Ecoles. — Les Sections Nos, 11 et 29 sont tenues en réserve par le Gouvernement en vue des écoles.

Terres en vente de la Compagnie de la Baie d'Hudson. — Sections Nos. 8 et 26.

Toute section au nombre pair des terres de la Puissance dans le Manitoba ou dans les Territoires du Nord-Ouest (excepté 8 et 26) qui n'a pas été concédée gratuitement, réservée pour lots boisés des colons ou pour d'autres desseins, peut être obtenue comme " home-

stead " par quiconque est seul chef de famille, ou par tout homme âgé de plus de dix-huit ans, dans la proportion d'un quart de section de 160 acres, plus ou moins.

ENTRÉE

Une entrée ou application peut être faite en personne au bureau local des terres pour le district dans lequel est située la terre qui doit être concédée, ou, si le pétitionnaire le désire, sur demande au Ministre de l'Intérieur à Ottawa, au Commissaire d'Immigration à Winnipeg, ou à l'agent local du district dans lequel la terre est située, recevoir l'autorisation de faire une entrée pour lui par l'intermédiaire d'une autre personne. Une somme de $10 est requise pour l'enregistrement d'un " homestead " ordinaire.

DEVOIRS QU'IMPOSE LE " HOMESTEAD "

D'après la loi actuelle du homestead, des devoirs doivent être remplis dans une des manières suivantes, à savoir :

(1) Par la résidence sur la terre et sa culture pendant six mois chaque année durant le terme de trois ans.

(2) Si le père (ou la mère, le père étant mort) de toute personne ayant droit de faire une entrée de homestead réside dans une ferme dans le voisinage de la terre enregistrée en faveur de telle personne comme homestead, les requisitions de la loi, quant à la résidence avant d'obtenir une patente, peuvent être satisfaites par ladite personne en résidant chez son père ou sa mère.

(3) Si le colon a sa résidence permanente sur une terre agricole qui lui appartient dans le voisinage de son homestead, les requisitions de la loi qui ont trait à la résidence peuvent être satisfaites par la résidence sur la dite terre.

LA DEMANDE DE PATENTE

Devrait être faite, au bout de trois ans, à l'agent local, au sous-agent ou à l'inspecteur des Homesteads. Avant de faire la demande de patente, le colon devra donner six mois d'avis par écrit de son intention au Commissaire des Terres de la Puissance à Ottawa.

LES INFORMATIONS

Les immigrants nouvellement arrivés recevront au bureau d'immigration à Winnipeg, ou à l'un des bureaux de terres dans le Mani-

toba, la Saskatchewan ou l'Alberta, des informations au sujet des terres qui sont ouvertes à l'enregistrement, et des officiers en charge, libre de toute dépense, des conseils et l'aide dans le choix des terres qui leur conviennent, et des informations complètes à l'égard des lois sur les terres, le bois, le charbon, et les minéraux. Des terres de la Puissance dans la région des chemins de fer de la Colombie Anglaise peuvent être obtenues en s'adressant au Secrétaire du Département de l'Intérieur, à Ottawa; au Commissaire d'Immigration à Winnipeg, au Manitoba, à la Saskatchewan ou à l'Alberta.

W. W. CORY,

Député Ministre de l'Intérieur.

---

N. B. — En outre des concessions de terres gratuites auxquelles les règlements ci-dessus ont référence, des milliers d'acres de terre les plus désirables dans l'Ouest Canadien sont offertes à louer ou en vente par les chemins de fer ou autres corporations et par des maisons privées.

### LES FRAIS DE DOUANE ET LES ENTREES LIBRES

Ce qui suit est un extrait du tarif des douanes du Canada, spécifiant les articles qui peuvent être ainsi entrés :

Effets des colons, à savoir : Les vêtements et ornements personnels, meubles de ménage, livres, instruments et outils de métier, d'occupation ou d'emploi; fusils, instruments musicaux, machines à coudre domestiques, machines à écrire, bestiaux, bicyclettes, charrettes et autres véhicules, et instruments aratoires en usage par le colon durant au moins six mois avant son déménagement au Canada; ne comprenant pas des machines ou articles importés pour être employés dans une fabrique ou pour être vendus ; aussi les livres, portraits, argenterie de famille, ou meubles, effets personnels, meubles, provenant d'héritage; pourvu que tout article soumis aux droits de douane entré comme effet de colon ne soit pas ainsi reconnu, à moins qu'il n'ait été apporté par le colon à l'époque de son arrivée, et il ne peut être vendu ou autrement disposé, sans que les droits de douane aient été payés, jusqu'à ce qu'il ait eu douze mois d'usage au Canada; il est pourvu aussi, que d'après les règlements faits par le Contrôleur de la Douane, les bestiaux, lorsqu'ils sont importés dans le Manitoba ou dans les Territoires du Nord-Ouest par les colons en perspective, se-

ront libres jusqu'à ce que le Gouvernement en Conseil en ait décidé autrement.

Les colons arrivant des Etats-Unis ont le droit d'entrée libre pour les bestiaux dans les proportions suivantes: Un boeuf ou un cheval pour chaque dix acres de terre achetés ou autrement obtenus sous un enregistrement de concession, jusqu'à 160 acres, et un mouton par chaque acre ainsi obtenu. Les droits de douane payés sur les animaux emmenés en excès de cette proportion seront remboursés pour le nombre applicable à une propriété additionnelle de 160 acres, lorsqu'elle sera acquise.

Le colon sera requis de remplir une formule de certificat (accordée sur demande par l'officier de douane) donnant la description, la valeur, etc., des marchandises et articles qu'il désire entrer libres de droits. Il aura aussi à prêter le serment suivant:

"Je. . . . . . . . . . . . . . .jure solennellement par le présent et j'affirme que toutes les marchandises et les articles ci-inclus et plus haut mentionnés ont, du mieux de ma connaissance et de ma croyance, le droit de libre entrée comme effets de colons, d'après le tarif des droits de douane actuellement en force, et qu'ils m'ont tous appartenus et m'ont servi pendant au moins six mois avant le déménagement au Canada, et que nul des effets ou articles mentionnés dans cette entrée n'a été importé comme marchandises à l'usage d'aucune fabrique, ou pour servir à des entrepreneurs, ou pour être vendus, et que j'ai l'intention de devenir un colon permanent dans la Puissance du Canada, et que le bétail énuméré et décrit dans l'entrée de douane annexée aux présentes est destiné à mon usage personnel sur la ferme que j'occuperai ou cultiverai bientôt, et n'est pas entré ici pour être vendu ou dans un but de spéculation, ou pour toute autre personne que moi-même.

"Assermenté en ma présence à. . . . . . . . .le. . . . . . . . jour de. . . . . . . . . .190. . ."

Le serment suivant doit être prêté par le colon en intention quand il importe des bestiaux dans le Manitoba, la Saskatchewan ou l'Alberta:

"Je. . . . . . . . . . . . . . .jure solennellement que je m'établis maintenant dans le Manitoba, la Saskatchewan ou l'Alberta, avec l'intention d'y devenir un colon, et que les bestiaux énumérés et décrits dans l'entrée ci-adjointe sont pour mon propre usage sur la ferme que je suis sur le point d'occuper (ou de cultiver) et non pour être vendus ou disposés dans un but de spéculation, ni à l'usage d'aucune autre personne ou personnes que ce soient."

QUARANTAINE DES BESTIAUX APPARTENANT AUX COLONS

Les bestiaux appartenant aux colons, et accompagnés de certificats de santé, sont admis sans détention; s'ils n'ont pas de certificats, ils doivent être inspectés. Les inspecteurs peuvent soumettre tout bétail offrant des symptômes de tubercule à l'essai tuberculin avant de lui accorder le droit d'entrée. Tout bétail trouvé tuberculeux devra être renvoyé aux Etats-Unis ou tué sans indemnité. Les moutons destinés à la propagation et à l'alimentation peuvent être admis sujets à l'inspection aux ports d'entrée, mais ils doivent être accompagnés d'un certificat, signé par un inspecteur du gouvernement, déclarant que la gale n'a pas existé dans le district où ils ont été nourris six mois avant la date de l'importation. Si l'on découvre que la maladie sévit parmi eux, ils peuvent être renvoyés ou tués.

REGLEMENT CONCERNANT LES COCHONS

Dans tous les cas, on n'admet pas les cochons avant trente jours de détention, lorsqu'ils sont accompagnés d'un certificat signé par un vétérinaire du Bureau Officiel des Etats-Unis qu'ils ne sont pas atteints de fièvre porcine ou de choléra des pourceaux et que lesdites maladies ne se sont pas produites dans un rayon de cinq milles de l'enclos où ils étaient parqués pendant au moins six mois avant leur départ. Si l'on découvre qu'ils sont malades, ils devront être tués sans compensation.

REGLEMENT DU PRET

A. — Un chargement de wagon de chemin de fer d'effets de colons, dans le sens de ce tarif, peut être composé des articles ci-après décrits pour le bénéfice des colons actuels : Animaux, en n'importe quel nombre jusqu'à, mais n'excédant pas dix (10) têtes en tout à savoir : chevaux, mulets, boeufs, veaux, moutons, cochons; articles de ménage et propriétés personnelles (ayant servi); wagons ou autres véhicules, pour usage personnel (ayant servi); machines agricoles, instruments et outils (tous de seconde main); bois de construction (pin, pruche ou épinette seulement) et bardeaux, qui ne doivent pas excéder 2,000 pieds en tout, ou leur équivalent, ou en leur lieu et place et non en addition, une maison portable peut être expédiée; une petite quantité d'arbres et d'arbrisseaux; un petit lot de volailles et d'animaux domestiques favoris; puis une quantité suffisante de nourriture pour les animaux pendant le voyage.

B. — Moins d'un chargement de wagon sera compris comme

signifiant seulement les effets de ménage (ayant servi) ; charrettes et autres véhicules pour usage personnel (ayant servi) ; machines agricoles, instruments et outils ayant servi. Moins d'un lot de chargement de wagon devra être lisiblement adressé.

C. — Les marchandises, telles qu'épiceries, provisions, quincailleries, etc., ainsi que les instruments, machines, véhicules, etc., s'ils sont neufs, ne seront pas considérés comme effets de colons, et, s'ils sont expédiés, auront à payer le tarif des taux réguliers de la compagnie.

D. — Si les bestiaux excédaient le nombre alloué, les animaux additionnels seront pris aux taux classifiés ordinaires, en sus et au delà des taux de chargement de wagons pour les effets de colons ; mais le total chargé pour un tel wagon n'excédera pas le taux régulier d'un chargement de wagon de bestiaux. (Ces taux ordinaires du tarif seront fournis, sur demande, par les agents aux gares).

E. — Les passes — Un homme qui a charge de bestiaux formant une partie de chargement, et qui les nourrit, leur donne à boire et en prend soin pendant le trajet, a droit au passage gratuit. Les agents emploieront la formule habituelle de contrat qui a rapport aux bestiaux.

F. — Les chargements au sommet — Les colons n'auront pas la permission, dans aucune circonstance, de charger le dessus d'un wagon fermé ou d'un wagon d'animaux ; une telle façon de charger est dangereuse et il est absolument défendu de le faire.

G. — Les chargements de wagons ne seront pas arrêtés à aucun endroit avant d'arriver à destination dans le but d'en décharger une partie. Le chargement entier du wagon doit aller directement à la gare à laquelle il a été consigné en premier.

H. — Taux des chargements — Les taux portant à la colonne l'entête : " Les chargements " s'appliquent à toute cargaison occupant un wagon et pesant 24,000 livres (12 tonnes) ou moins. Si la cargaison (ou chargement) pèse au-delà de 24,000 livres, le poids additionnel devra être payé à un taux proportionné. Exemple : $205 par char équivalent 85½ cents par cent livres, taux auquel sera taxé le poids additionnel.

LES PRIVILEGES DE L'ARRETER

On accorde aux colons en perspective le privilège de l'arrêter aux gares des endroits dont ils désirent visiter les terres. La demande doit en être faite au conducteur avant d'arriver à la gare où l'on veut descendre.

LE COMBUSTIBLE AUX COLONS

Tout concessionnaire qui n'a pas de bois sur la terre qui lui est accordée, peut sur demande à l'agent local des Terres de la Puissance, obtenir un permis qui l'autorise à couper le bois dont il a besoin pour ses matériaux de construction, d'entourage et pour le combustible nécessaire dans son ménage.

❖

Il y a dans la province un vaste champ d'exploitation offert aux cultivateurs expérimentés ayant assez d'argent pour faire face aux



Une ferme typique.

besoins de la première année. Les premiers colons du Manitoba appartenaient à cette classe de fermiers; ils amenaient avec eux des bestiaux en nombre considérable et possédaient assez d'argent pour subvenir aux nécessités pressantes de la première installation. Le coût de transportation aujourd'hui n'est pas le tiers de ce qu'il était en 1880, car, à cette époque l'on était obligé de passer par les Etats-Unis. Le coût du bois de construction est diminué de moitié et les articles nécessaires à la vie se vendent à des prix raisonnables. Un

colon ayant un capital de $1,000 peut aujourd'hui se procurer ce qui aurait coûté $2,500 aux premiers habitants, et il a de plus l'avantage de disposer des produits de sa ferme sur place, car il est à quelques milles seulement d'une gare de chemin de fer. Le prix des terres de colonisation (et il y en a des millions d'acres à vendre à bonnes conditions) varie de $5 à $30 l'acre.

Les nouveaux venus trouvent quelquefois l'occasion de louer une ferme pour un an ou plus dans les districts colonisés en premier lieu, ce qui leur permet d'attendre le temps propice pour se choisir une terre à leur convenance. Le prix de ces loyers dépend absolument de la valeur des améliorations et de la qualité du sol. Ordinairement, l'on se procure ces loyers pendant l'hiver ou de bonne heure le printemps. Il y a un grand nombre de cultivateurs, riches aujourd'hui, qui ont commencé leur carrière dans l'Ouest par ce moyen, et ont occupé des terres à loyer jusqu'au moment où ils ont trouvé les ressources et l'occasion de s'établir sur un "homestead" ou d'acheter des terres de colonisation.

❖

En outre du bois de chauffage que l'on peut se procurer dans les forêts de la province et de ses environs, il y a aussi du charbon en abondance, car il existe des couches profondes et à peu près inépuisables de houille entre la Rivière Rouge et les Montagnes Rocheuses, sur une superficie de 63,006 milles carrés.

La législature du Manitoba a conclu des arrangements par lesquels le prix du charbon est réglementé. Ce combustible se vend de $2.50 à $5.00 la tonne. Les facilités extraordinaires de transport offertes par les compagnies de chemins de fer, contrôlées dans la mesure du possible par le gouvernement local, assurent aux habitants du Manitoba une source inépuisable de combustible facile à extraire et à bon marché.

❖

Le gouvernement manitobain, dans le but de protéger les colons, a promulgué une loi très large exemptant de saisie, si la propriété n'est pas hypothéquée, un certain nombre de chevaux, de bestiaux, de cochons et de volailles, des meubles de ménage et des provisions suffisantes pour une année, de sorte que le colon malheureux qui a subi des pertes, soit pour cause de maladie ou pour d'autres raisons, ne peut pas être dépossédé, mais obtient le temps nécessaire pour payer ses dettes, tout en étant capable de vivre en attendant le moment de

se remettre à flot. S'il désire emprunter de l'argent pour se libérer, il trouvera des sociétés de prêt qui lui fourniront des fonds à des conditions faciles et peu onéreuses.

Dans la province de Québec, où la superficie des terres varie de 90 à 160 arpents, les cultivateurs ont construit des granges pour mettre leurs récoltes. Ces dépendances de la ferme remplissent toutes les conditions voulues par l'exiguité des propriétés. La récolte mise à l'abri, ils attendent la morte saison, et le battage du grain s'opère, pour ainsi dire, à temps perdu.

Au Manitoba, ce n'est plus la même chose. L'énorme quantité de grain récolté exigerait des constructions trop grandes, et coûterait,



Le battage du grain.

rien qu'en charroyage des sommes considérables qu'il est inutile de dépenser de cette manière. Aussi a-t-on pris d'autres moyens de faire le battage. De nombreuses équipes d'ouvriers, servant de puissantes machines à battre, parcourent la région en s'arrêtant à chaque ferme. Ces hommes couchent dans une espèce de roulotte traînée par la force motrice de la machine qui met la batteuse en mouvement. Il y a cependant un grand nombre de fermiers ayant des récoltes suffisantes pour se procurer leurs propres machines à battre. Le moulin est installé près des meulons amoncelés, chaque homme a sa place et à son emploi. La paille s'entasse d'un côté, et le grain tombe automatiquement dans des sacs qui sont immédiatement transportés à la gare

la plus rapprochée où la moisson est classée et emmagasinée dans les élévateurs en attendant les convois de chemins de fer qui la transporteront dans toutes les parties du monde.

Vous me pardonnerez la longueur de cette description du Manitoba, mais comme cette province est le prototype de toutes les autres régions de l'Ouest jusqu'aux Montagnes Rocheuses, où le pays change d'aspect et de sources de richesse, je passerai rapidement à travers ces provinces en n'indiquant que leur topographie et en ne mentionnant que les noms des centres les plus importants de cette contrée. Je crois utile, cependant, de vous donner ici l'opinion du chef de l'Etat, Sir Wilfrid Laurier, sur les avantages que cette zône immense offre à nos habitants actuels et futurs. Cette opinion me fut transmise en 1896, quelques mois après l'avènement du parti libéral au pouvoir.

Vers le mois de septembre de cette année 1896, j'étais allé à Ottawa pour une raison ou pour une autre. Après avoir terminé les affaires qui m'appelaient à la capitale, je fis demander à l'honorable premier ministre l'honneur et la faveur d'une entrevue qu'il m'accorda avec sa bienveillance habituelle. Les civilités ordinaires échangées, M. Laurier aborda le sujet favori de ses entretiens avec ses partisans politiques; la grandeur future et l'avenir glorieux des territoires de l'Ouest, que son gouvernement avait l'intention de développer jusqu'à ses extrêmes limites. Il entra dans des détails circonstanciés, fit une description enthousiaste de tous les avantages qu'offraient ces plaines encore incultes pour la plupart et presque inhabitées, si ce n'est par des missionnaires, des sauvages et des bêtes féroces. J'avoue que j'étais incrédule, et que je poussai mon incrédulité jusqu'au point de laisser percer un soupçon de sourire sous ma forte moustache; ce sourire ne passa pas inaperçu, du moins si j'en juge par une certaine froideur qui s'est manifestée à mon égard depuis cette époque de la part de mon chef de parti. Il ne connaissait pas les raisons que je pouvais invoquer pour justifier ce soupçon de sourire, et je ne les lui ai jamais dites, mais du moment que j'en trouve l'occasion, je ne puis faire autrement que de les donner.

En ma qualité de journaliste, j'avais rencontré à Toronto les volontaires du Col. Williams, les "Midland Boys", et les soldats du "Queen's Own", retour de l'Ouest, où ils étaient allés combattre, en 1885, lors de la rébellion de Riel et des Métis. Quelques années plus tard, à Montréal, j'avais rencontré des volontaires du 65ème, qui racontaient des histoires épouvantables de misères endurées à la poursuite de Poundmaker et de ses acolytes, de marches forcées à travers

des marais d'eau boueuse et des fourrés inextricables, sans compter les angoisses de la faim et de la soif dues au peu de prévoyance du commissariat de l'expédition. Tous ces faits réunis ne m'avaient pas enthousiasmé outre mesure, et me rendaient sceptique à l'égard des futurs trésors recélés dans ces endroits que je croyais réfractaires à toute civilisation. Je me trompais, voilà tout, et j'avais des motifs assez sérieux pour me permettre au moins le doute.

Néanmoins, les paroles de l'honorable M. Laurier m'avaient donné à réfléchir, et je commençai à me renseigner en parcourant les brochures publiées par le Pacifique et par le gouvernement — une



Le grain mis en meulons.

littérature sèche, généralement — et petit à petit je changeai d'opinion, à tel point que je suis devenu plus optimiste que Sir Wilfrid Laurier, et je crois sincèrement qu'à une époque assez rapprochée, grâce à l'accroissement de la population dans l'Ouest, l'influence des vieilles provinces sera contrebalancée par celle de ce jeune pays.

Heureusement que nous avons un contrepoids qui nous permettra de les tenir en échec pendant quelques années encore. Nos braves mères de famille canadiennes-françaises sont toujours là, et elles ne chôment pas, si l'on en juge par les statistiques de la natalité parmi les nôtres.

Le tableau qui suit est extrait du rapport officiel du Ministère de l'Agriculture de la province de Manitoba, pour l'année 1905 :

| Produits | Récolte totale minots | Acres en culture | Moyenne |
|---|---|---|---|
| Blé | 55,761,416 | 2,643,588 | 21.07 |
| Avoine | 45,484,025 | 1,031,239 | 42.6 |
| Orge | 14,064,176 | 432,298 | 31.2 |
| Lin | 326,964 | 24,770 | 13.2 |
| Seigle | 173,075 | 6,923 | 25. |
| Pois | 53,706 | 2,081 | 26. |
| | Récolte totale | Acres | Moyenne |
| Pommes de terre | 4,759,646 | 25,835 | 187. |
| Racines | 3,481,651 | 13,411 | 262.1 |
| Beurre | Livres | Prix moyen | Valeur |
| Dairy | 2,910,989 | 17 | $494,621.72 |
| Crêmeries | 1,249,967 | 22 | 274,969.43 |
| Total | 4,160,956 | | $769,591.15 |
| Fromage | 1,201,382 | 10.6 | 127,346.49 |

Total de la production de l'industrie laitière . . . $896,937.64
Superficie prête pour la culture, 2,046,001 acres.

❖

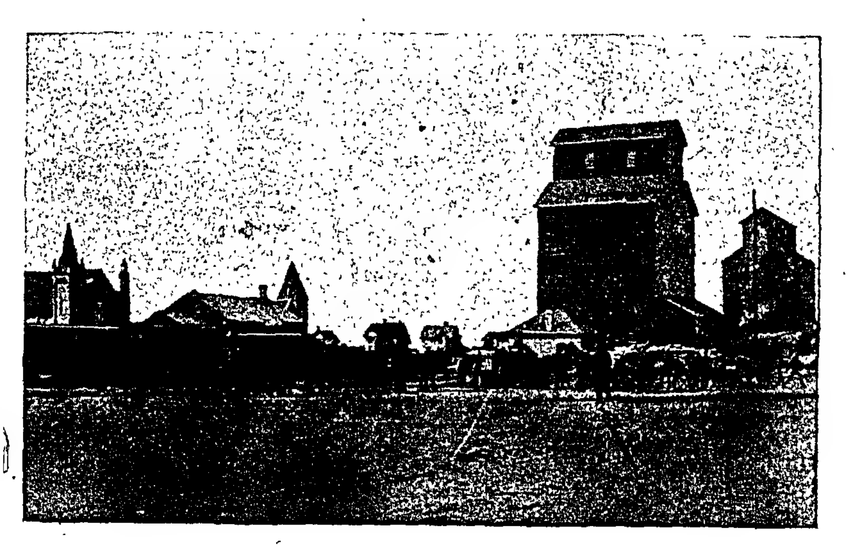
Le nombre total des immigrants qui se sont établis au Manitoba, dans la Saskatchewan et l'Alberta a augmenté constamment depuis quelques années, surtout parmi ceux de la Grande-Bretagne, de l'Irlande et des Etats-Unis. Les chiffres officiels du 1er juillet 1900, au 30 juin 1905, sont les suivants :

| | De l'Angleterre | Des Etats-Unis | Du Continent | Total |
|---|---|---|---|---|
| 1900-01 | 11,810 | 17,987 | 19,352 | 49,149 |
| 1901-02 | 17,259 | 26,388 | 23,732 | 67,379 |
| 1902-03 | 41,792 | 49,473 | 37,099 | 128,364 |
| 1903-04 | 50,374 | 45,171 | 34,785 | 130,330 |
| 1904-05 | 65,359 | 43,652 | 37,255 | 146,266 |

En 1904-05, 49,617 sont venus d'Angleterre et du Pays de Galles, 11,744 de l'Ecosse et 3,998 de l'Irlande.

# L'ASSINIBOINE

Le district de l'Assiniboine, situé entre la province de Manitoba et la province de l'Alberta, et au sud de celle de la Saskatchewan, s'étend de l'est à l'ouest, sur une largeur de 450 milles ; au nord de la frontière internationale jusqu'au 52e parallèle de latitude, une étendue de 50 milles. Il occupe une superficie de trente-quatre millions d'acres. Les convois du Pacifique entrent sur le territoire de l'Assiniboine à 202 milles à l'ouest de Winnipeg.



Livraison du blé aux élévateurs.

Le district comprend deux divisions bien tranchées; l'est et l'ouest. Chacune de ces divisions possède des traits caractéristiques. Le sol de l'est est spécialement adapté à la culture du blé et à la culture mixte, tandis que la partie ouest est propice à l'élevage.

La population de l'Assiniboine est d'environ 125,000 âmes. 92,000 dans l'est et 33,000 dans l'ouest.

L'aspect général du pays à l'est de l'Assiniboine est à peu près le même que celui de Manitoba — une prairie ondulante avec des bouquets d'arbres sur les bords des lacs, des rivières et des prés. Dans les vallons, des herbes luxuriantes servant à la nourriture du bétail pendant l'hiver.

L'on peut se faire une idée de ces plaines si l'on considère qu'un sillon peut être tracé sans interruption sur une longueur de plusieurs milles. La récolte consiste surtout en blé et en avoine. Le rendement ordinaire du blé est de 20 à 30 minots à l'arpent. Le charbon se trouve en abondance au sud, dans le district drainé par la rivière Sourie. L'Assiniboine est en communication directe avec le Nord-Ouest et l'Est par la voie principale du Pacifique.

L'on peut invoquer plusieurs raisons pour affirmer sans crainte que ce district est destiné à devenir l'une des parties les plus productives du blé dans le monde entier, entre autres : 1° Le sol contient en abondance les éléments nutritifs du blé ; 2° Le climat mûrit le grain rapidement ; 3° Sa situation au nord est telle que les rayons du soleil pendant la pousse du blé lui arrivent plus nombreux que dans le midi ; 4° La sécheresse du climat prévient la rouille ; 5° Il n'y a pas d'insectes nuisibles ; 6° Les mauvaises herbes y sont inconnues.

Dans ces conditions, le blé dur, qui se vend plus cher et est fort recherché par les minotiers, pousse admirablement. Au point de vue agricole, la saison d'été ne laisse rien à désirer. L'on n'y connaît ni les cyclones ni les orages violents. L'eau est facile à trouver à une profondeur raisonnable dans tout le district.

❖

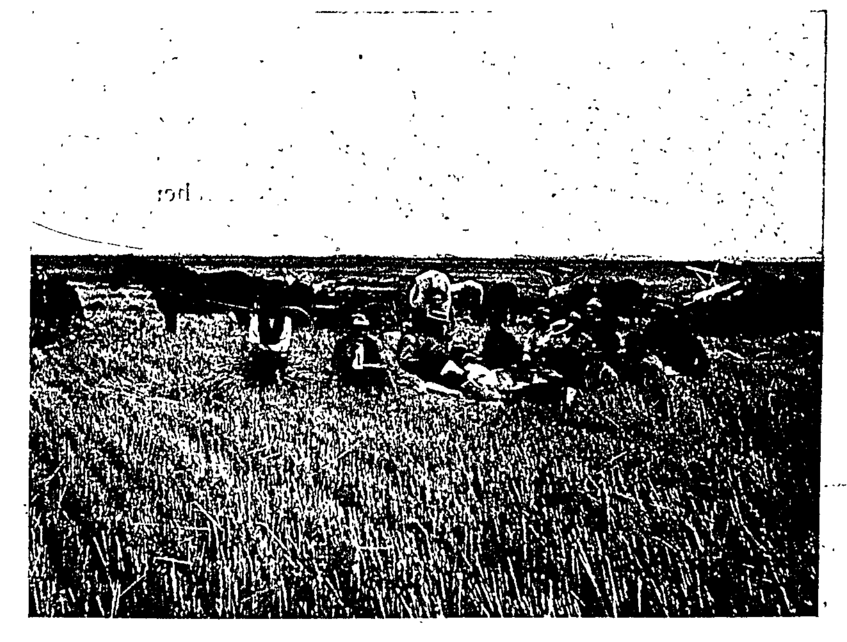
Régina, capitale et principale ville de l'Assiniboine, est le lieu de résidence du lieutenant-gouverneur. Les quartiers généraux de la police à cheval sont ici. La ville est reliée à qu'Appelle par un embranchement du Pacifique qui se continue jusqu'à Prince Albert. La population de Régina est d'environ 3,000 âmes.

Moose Jaw, avec une population de 2,200, est située à 42 milles à l'ouest de Régina, à la jonction du Pacifique et de la ligne du "Soo", qui est en communication directe avec Saint-Paul, Minneapolis et le Sault Sainte-Marie, où les trains se raccordent avec la voie principale du Pacifique.

Medicine Hat, sur l'embranchement sud de la Saskatchewan, est le point central de l'Assiniboine ouest. L'on y trouve du gaz naturel en abondance, des gisements d'argile et des carrières de pierre à chaux.

Dans l'est, les centres suivants sont échelonnés le long de la ligne principale et des embranchements du Pacifique : Fleming, Moosemin, Wapella, Broadview, Grenfell, Summerberry, Wolseley, Sintalate, Indian Head, Balgonie, etc.

L'embranchement Pipestone du Pacifique a été prolongé en 1903 d'Arcola à Régina. Il passe tout près des Montagnes à l'Orignal et traverse le district bien connu d'Alaméda. Ce tronçon a ouvert à la colonisation une superbe étendue de terre à blé au sud de Régina et de Indian Head. Une autre ligne projetée, se reliant à la voie principale, avec un point initial à Moosemin, donnera accès à une région propice à l'industrie agricole mixte; elle est au nord des Montagnes à l'Orignal. Une fois terminée, cette ligne se raccordera à l'embranchement d'Arcola. Le prolongement du Canadian Northern, dans le



La récolte.

sud de l'Assiniboine, donnera de nouveaux moyens de communication.

Les avantages offerts par la construction des chemins de fer seront surtout appréciés par les colons des districts peuplés avant l'arrivée de la "voiture de feu." Ces voies ferrées traversent les régions ouvertes à la colonisation durant les deux dernières années, et assurent la prospérité de ceux qui ont pu obtenir des "homesteads ou acheter des terres dans cette section."

De nombreuses rivières et leurs tributaires sillonnent toute la partie est de l'Assiniboine. Le bras sud de la Saskatchewan court directement vers l'est, sur un parcours d'environ deux cents milles, et tourne ensuite vers le nord, presque à angle droit, sortant du district vers le centre de sa frontière septentrionale. Dans le nord, se trouvent la Qu'Appelle, l'Assiniboine et plusieurs autres rivières, toutes alimentées par des petits ruisseaux et des criques ; dans le sud, la rivière Sourie, Pipestone Creek, Long Creek et d'autres ruisseaux moins volumineux mais en grand nombre.

Les vallées de ces rivières et de ces criques sont spécialement propices à l'agriculture mixte. Au delà la prairie présente de vastes pâturages ou des terres à céréales. Les Montagnes à l'Orignal, au sud, couvrent une étendue de trente milles de l'est à l'ouest, et de quinze milles du sud au nord. Une partie de ces montagnes est fortement boisée. Les pâturages sont couverts d'herbe abondante, et l'eau, sous forme de ruisseaux, de petits lacs et d'étangs, abonde partout. Les versants des montagnes sont parsemés de fermes, tandis que les plaines s'étendant à leur base offrent de gras pâturages pour les bestiaux et les moutons. La colonisation de ce côté-ci est très prospère.

En résumé, l'est de l'Assiniboine offre des avantages exceptionnels au colon peu fortuné mais économe et industrieux, car, au bout d'une année ou deux de travail ardu, il sera propriétaire d'une ferme libérée des tracasseries du loyer et des hypothèques.



❖

La partie ouest de l'Assiniboine est identique à celle de l'est, si l'on excepte quelques traits caractéristiques faciles à décrire. La région du Swift Current Creek est propre à l'élevage, elle possède une herbe nutritive, de la variété à tige courte et raide connue sous le nom d'herbe à bison, que l'on croirait sèche vers le milieu de l'été, mais dont la racine est encore verte près du sol ; cette herbe constitue une excellente nourriture hiver et été. L'on est émerveillé de la rapidité avec laquelle des animaux arrivés maigres d'autres endroits s'engraissent de l'herbe à bison.

❖

On a signalé des progrès étonnants dans le courant de l'immigration pendant les deux dernières années le long de la ligne du "Soo" ; la plupart des terres ont été prises par des colons, venus des

États-Unis, qui ont fait de grands défrichements sur un sol composé de terre riche et fertile. Les moissons de la dernière saison ont été abondantes et bien propres à donner de l'encouragement aux derniers arrivés. Plusieurs villes importantes ont surgi dans les environs de la voie ferrée, telles que Helbrite, Weyburn, Yellow Grass, Mile Stone et Rouleau. La culture du lin est très répandue ici et donne un rendement extraordinaire. Des cultivateurs ont payé le prix de leur terre avec le produit de la récolte de lin de la première année. L'excellence du sol de la région est amplement démontrée par le fait que



Une ferme de dimensions moyennes.

les plus anciens colons arrondissent leurs propriétés en achetant de nouvelles terres, un quart de section à la fois dans certains cas.

❖

Les monts Cyprès, au sud, à peine visibles à l'oeil nu, des wagons du chemin de fer, sont tout particulièrement propres à l'élevage des bestiaux. La culture étant à peu près inconnue ici, les terres herbeuses ne seront probablement pas ouvertes par le soc de la charrue avant longtemps, et permettront aux éleveurs de trouver à leur portée des ressources naturelles inépuisables pour nourrir leur bétail. La zône sèche, dite des ranches, commence vers la pointe nord-est du Montana et s'étend au nord-ouest de l'Assiniboine jusque dans le sud-

ouest jusqu'aux montagnes d'Alberta sud. De grands troupeaux de boeufs, repus à satiété, errent en liberté dans ces pâturages apparemment sans limites, broutant de ci de là, et ne coûtant pas un sou à leurs propriétaires. Les profits des éleveurs sont considérables; et c'est facile à comprendre si l'on considère que ces animaux se vendent sur place de $40 à $50 par tête, et n'ont coûté que l'intérêt sur le placement primitif occasionné par le peuplement des ranches et la quote-part du rassemblement du bétail chaque année.

Les hivers sont doux dans cette partie du Nord-Ouest et la neige y tombe en si petite quantité que les bestiaux, les chevaux et les moutons paissent l'herbe de la prairie pendant tout l'hiver.

❖

L'ouest de l'Assiniboine est le pays d'élevage par excellence des moutons dans les Territoires du Nord-Ouest. Il serait difficile de trouver au monde une région plus propice à ce genre d'élevage. La douceur du climat permet de les hiverner dans la plaine, où ils trouvent une herbe courte et friable qu'ils affectionnent. Les troupeaux sont généralement divisés en lots de 2,000 à 2,500 têtes, placées sous la garde d'un berger et de ses chiens. Les hommes d'expérience dans ce métier sont fort recherchés par les éleveurs.

❖

L'industrie laitière est sur le même pied que dans les autres provinces, et une nouvelle description serait inutile. Il faut ajouter, cependant, que le gouvernement accorde une avance de 10 cents par livre de beurre fabriqué avec la crème fournie par les fermiers, et le solde est payé à la fin de la saison. Le prix du beurre est le même que celui de l'est.

❖

## LES NOUVELLES PROVINCES



## LA SASKATCHEWAN

La Saskatchewan, illustrée par un mot de Sir Wilfrid Laurier, est ouverte devant nous, et nous allons nous y aventurer sans crainte, car nous y trouverons une contrée riche et fertile qui ne le cède en

rien à ses soeurs du Nord-Ouest. Située au nord de l'Assiniboine, elle est la plus grande des quatre sections formées dans les Territoires par le Parlement fédéral en 1892; sa superficie est de 106,700 milles carrés, une étendue aussi grande que celle de l'Angleterre et du pays de Galles, et elle peut nourrir une population égale à celle du Royaume-Uni. La Saskatchewan, érigée aujourd'hui en province avec un gouvernement autonome, ainsi que l'Alberta, possède les mêmes avantages et privilèges que les anciennes provinces; elle s'étend de la rivière Nelson, du lac Winnipeg, et de la limite ouest du Manitoba à l'est, au 112e degré de longitude ouest à l'ouest, et se trouve entre,



Un ranch dans l'ouest.

ou plutôt recouvre légèrement les 53e et 55e degrés de latitude nord. La rivière Saskatchewan, coulant dans ses limites sur presque toute sa longueur, et son affluent principal, la Saskatchewan sud, dans son cours navigable, traverse le district et le divise par le centre. Dans sa partie sud, la section embrasse une petite proportion des grandes plaines et peut être décrite dans ses traits généraux comme un pays de prairies et de forêts, ayant de l'eau et du foin naturel en abondance, et bien propre, par son climat et les qualités de son sol, à la culture du blé et à l'élevage des bestiaux et des moutons. La population de la province, composée de Canadiens, d'Américains, d'An-

glais, d'Allemands, d'Ecossais, de Russes et de Français, est de 47,000 âmes, une augmentation de 33,000 en deux ans. Il y a des églises et de bonnes écoles dans tous les villages.

❖

Comme conformation physique, la province présente des plaines légèrement ondulées, coupées de lacs et d'étangs, semées de collines couvertes de peupliers, ainsi que des parties accidentées où l'on voit çà et là des forêts d'épinettes et de pins.

Prince Albert, la capitale, avec une population de 3,000 âmes, est la principale ville du district. Située sur la rive sud de la vaste région agricole elle est reliée à Régina par un embranchement de chemin de fer; les autorités du Pacifique l'ont choisie comme point terminal du tronçon venant de Portage-la-Prairie, dans le Manitoba. La ville, incorporée en 1896, est éclairée à l'électricité.

Saskatoon, un gros bourg de 700 âmes, est sur la ligne du chemin de fer conduisant au district de Battleford. Cette dernière place est située sur le delta de la rivière Battle, au centre d'un pays d'élevage.

La colonisation se fait aujourd'hui dans les districts de Prince Albert, Rosthern, Duck Lake, Saskatoon, Hague, Osler, Shell River, Batoche, Stone Creek, Carlton, Carrot River, Birch Hills, The Forks, St. Lawrence, St Louis de Langevin et Battleford,, dans lesquels il y a encore beaucoup de "homesteads" disponibles.

❖

Une ère de prospérité merveilleuse a favorisé quelques-unes de ces colonies depuis deux ans. Le blé, l'avoine, l'orge et les pommes de terre ont donné de fortes récoltes. Les légumes viennent très bien dans le district. Le rendement du blé est d'environ 30 boisseaux à l'acre dans les bonnes années, et celui de l'avoine d'environ 60 boisseaux. Un marché constant, sur place, permet aux fermiers de disposer de leurs produits avec de forts bénéfices; les récoltes n'ont jamais manqué. Les routes sont bien entretenues partout. Il y a beaucoup de gibier de petite taille.

Des terres d'une grande fertilité, la plupart vacantes, se trouvent à l'ouest du chemin de fer. Les terres du Pacifique se vendent à des prix raisonnables; la Saskatchewan Valley and Manitoba Land

Company a la vente exclusive des terres de la compagnie de chemin de fer Canadian Northern.

Si l'on savait que plusieurs cultivateurs ont payé le prix de leur ferme avec le produit de la récolte de la première année, on comprendrait facilement combien il est facile de les acquérir. Les terres en friche se vendent de $5 à $12 l'acre.



La moisson.

Lorsque le Grand-Tronc-Pacifique sera construit d'une extrémité à l'autre du district, la plus grande partie de la vallée de la Saskatchewan sera pourvue de toutes les routes nécessaires.

❖

Cette section, comme toutes les autres parties des Territoires, est propice à l'élevage des bestiaux et à l'industrie laitière, et les remarques précédentes se rapportant à la province du Manitoba et à l'Assiniboine sont applicables à la Saskatchewan.

Il y a de grandes étendues de forêts d'épinettes au nord et à l'est de la partie arable de la Saskatchewan, ce qui signifie que le colon

possède tout près de chez lui du bois de construction dont la provision est inépuisable; jusqu'à présent ce bois n'a été utilisé que pour les besoins locaux, mais avant longtemps il servira probablement à la fabrication de la pulpe et du papier.

Les nombreux lacs du nord de la Saskatchewan sont peuplés de poissons de toutes les espèces, entre autres le poisson blanc, la truite, le brochet, le brocheton, l'esturgeon, etc. Cela représente une grande valeur, non seulement pour la consommation locale, mais encore pour l'exportation, lorsque les pêcheries se seront développées.

## L'ALBERTA

La province d'Alberta, s'étendant des limites ouest de l'Assiniboine jusqu'à la frontière est de la Colombie Anglaise, dans les rayons des Montagnes Rocheuses, a une superficie de 16,000 milles carrés est l'une des grandes sections des Territoires du Nord-Ouest; elle est divisée en deux: Alberta nord et Alberta sud. Ces deux divisions ne sont pas identiques dans leurs traits caractéristiques et sont habitées par deux classes distinctes de colons.

Le chemin de fer Calgary et Edmonton, mis en opération par le Pacifique, traverse toute la section à partir de Macleod, au sud, où il se raccorde avec l'embranchement du chemin de fer de la Passe au Nid-du-Corbeau — conduisant à la section aurifère du Kootenay — jusqu'à Edmonton, au nord, et donne des moyens de transport et des facilités commerciales aux divers postes situés le long de la route.

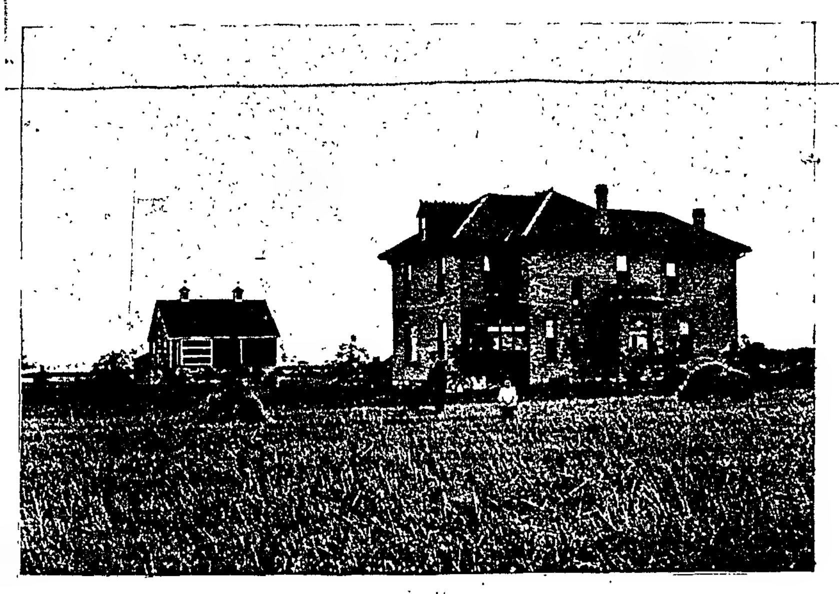
La population d'Alberta, d'après le recensement de 1901, était de 65,926 habitants, mais on en compte aujourd'hui 150,000.

L'on trouve sur les confins d'Alberta nord une étendue sans limites apparentes de terre très fertile, avec des parties boisées, et de l'eau en abondance. La surface du pays est légèrement ondulée; la rivière Saskatchewan coule au centre du district à deux cents pieds au-dessous du niveau des terres. Le sol se compose d'une couche de terre végétale noire d'une épaisseur d'un à trois pieds, avec très peu de mélange de sable ou de gravois, produisant une luxuriante végéta-

tion sauvage que l'on ne rencontre que sous les Tropiques, et qui n'existe dans aucune autre partie des Territoires. Une particularité de cette section du pays est que la terre végétale noire est plus profonde sur les hauteurs que dans les vallons. Il n'est pas surprenant qu'un sol aussi profond et aussi fertile donne un rendement d'avoine de 100 à 114 minots à l'acre dans les bonnes années; l'on a récolté des patates de deux à trois livres. Depuis une dizaine d'années l'on a semé du blé d'automne, et les résultats ont été satisfaisants; dans certains quartiers l'on a récolté jusqu'à 60 minots à l'acre.

❖

Alberta sud, à l'extrême limite sud-ouest de la région des prairies de l'ouest du Canada, est sans rivale parmi les contrées d'élevage



Une résidence de fermier.

du monde, et maintenant que la section est en communication directe, par chemin de fer, avec les marchés de l'Est et de la Colombie Anglaise, elle est la plus désirable possible pour les éleveurs. Les vallées et les plateaux sont couverts d'herbes touffues et nourrissantes, entre autres la fameuse "bunch grass."

Les véritables vents Chinook soufflent pendant les mois d'automne, d'hiver et de printemps, et balaient la neige aussi rapidement qu'elle tombe; la température s'élève ensuite à 40 ou 50 degrés au-

dessus de zéro. Conséquemment, les courtes périodes de froid sont suivies de belles journées de chaleur pendant lesquelles il n'y a pas de neige sur le sol et l'eau coule dans les ruisseaux et les rivières. C'est ce climat qui a donné à Alberta son bon renom de pays d'élevage et qui permet aux chevaux et aux bestiaux de passer l'hiver en plein air et sans abri, et de se nourrir exclusivement des plantes naturelles. Les mêmes avantages s'appliquent à l'industrie laitière et à la culture mixte. On peut se procurer du foin à bon marché pour les animaux faibles. Le prix du bétail varie de $40 à $50 la pièce au dépôt d'expédition. Ces bestiaux ne coûtant aucuns frais de nourriture et d'entretien rapportent un gros bénéfice. Le commerce d'exportation au Yukon et à la Colombie Anglaise absorbe annuellement une large proportion de la viande de boeuf de ce district.

On s'est servi avantageusement dans Alberta sud de l'irrigation artificielle pour faire pousser les céréales et le fourrage.

La Canadian Northwest Irrigation Company vient de compléter au delà de 100 milles de tranchées et de canaux, de la rivière St. Mary's près de la frontière internationale, jusque dans le voisinage de Leithbridge. Les terres irriguées par ce moyen se vendent de $2 à $10 l'acre.

Il y a actuellement 176 tranchées et canaux d'irrigation en opération sur un parcours de 500 milles; ils donnent de l'eau en quantité suffisante pour arroser 600,000 acres de terrain. La plupart de ces travaux d'irrigation ont été entrepris par des particuliers ou des compagnies d'élevage; mais les plus considérables ont été faits par la Calgary Irrigation Company, le Springbank Irrigation District, et la Canadian Northwest Irrigation Company, qui fournissent de grandes quantités d'eau. Cette irrigation a été la cause qu'une vaste superficie de terrain a été mise en culture.

Le Pacifique a l'intention de fournir assez d'eau pour irriguer trois millions d'acres à l'est de Calgary, au nord de la rivière Bow et au sud de la Red Deer River. Cette immense étendue de terres est à peine colonisée, quoique le pays soit propre à l'élevage durant les mois d'été; mais dans les saisons de sécheresse, il est impossible d'abreuver les bestiaux. La pluie n'est pas suffisante pendant ces saisons pour permettre une culture profitable. La compagnie du Pacifique a commencé la construction d'un grand canal et de tranchées pour la distribution de l'eau sur une étendue de 1,500,000 acres de ce "bloc" dont le reste est réservé à l'élevage. Le développement des industries minière et forestière de la Colombie Anglaise a ouvert un grand marché aux produits des districts irrigués de l'Alberta et de l'Assiniboine.

Calgary (population, 11,000 habitants) augmente rapidement. Cette ville est située au confluent des rivières Bow et Elbow, à 70 milles environ des Montagnes Rocheuses. C'est le centre des districts d'élevage du nord d'Alberta sud. Les édifices sont en pierre à chaux. Ici se trouve la jonction des embranchements de Calgary et d'Edmonton avec la voie principale du Pacifique. C'est aussi un poste important de la police à cheval. On y fait beaucoup de commerce. Les quartiers-généraux du département des Terres de la Colombie Anglaise et ceux du département d'irrigation du Pacifique sont à Calgary.



Edmonton, située sur la rive sud de la Saskatchewan, fournit un marché aux colons, aux commerçants, aux mineurs, etc., résidant dans la région du nord de la rivière, et aussi au commerce du grand Bassin Mackenzie. C'est une ville prospère, bien bâtie, éclairée à l'électricité, et munie de toutes les améliorations modernes. Il y a cinq mines de charbon à proximité.

Strathcona, sur la rive sud de la Saskatchewan, (population, 4,000), terminus actuel du chemin de fer Calgary et Edmonton, est un autre centre d'activité commerciale et industrielle.

Wetaskiwin, population 1,500 ; Macleod, 1,700 ; Leithbridge, 4,000, et Frank sont destinées à devenir des villes importantes par

leur situation géographique et l'esprit d'entreprise qui anime leurs citoyens.

La richesse minérale d'Alberta est incalculable. Depuis des années on a trouvé des mines d'or sur les rives des deux Saskatchewan et dans les rivières Pembina, Smoky, Macleod et Athabasca. On a localisé des veines de galène et des expertises ont démontré qu'elles contenaient beaucoup d'argent.

Quant aux mines de houille, il est impossible de s'en faire une idée, car toute la région repose sur de riches dépôts d'anthracite bitumineux, semi-bitumineux. Les mines de charbon déjà découvertes suffiraient à fournir du combustible à tout le Canada pendant des siècles. Il y a des houillières considérables à Leithbridge, Canmore et Anthracite. Le gouvernement donne le droit d'extraction sur les terres publiques moyennant les redevances suivantes: 10 cents la tonne pour le charbon semi-bitumineux; 15 cents pour le bitumineux, et 20 cents pour l'anthracite.

Le charbon mou est tellement abondant que les résidents d'Alberta sont certains d'avoir un approvisionnement peu coûteux de combustible jusqu'à la consommation des siècles.

❖

Alberta peut être surnommé le paradis du sportsman. Le canard sauvage, l'outarde, la poule de prairie, le coq de bruyère bleu, la bécassine, la perdrix et, de fait, tout le petit gibier se trouvent ici. Au nord et dans les parties montagneuses du sud, il n'y a que l'embarras du choix entre le chevreuil, l'orignal et les autres gros gibiers. On rencontre aussi des troupeaux d'antilopes dans les plaines du sud. Plusieurs variétés de truites abondent dans les rivières et les lacs d'Alberta sud.

❖

## LA COLOMBIE ANGLAISE




Transportons-nous maintenant dans le pays des merveilles de la Nature, où le Créateur semble avoir jeté tous ses trésors pour l'agrément de notre pauvre humanité. Nous sommes aux portes de ce pays,

et nous allons y entrer avec des visions poétiques dans l'âme, bien décidés à ne pas perdre une seule de ses beautés.

Assurément, si les entrepreneurs de la Tour de Babel eussent connu les Montagnes Rocheuses avant de commencer leur gigantesque tâche, ils auraient choisi le sol canadien pour y ériger cette construction destinée à escalader le ciel. Dans des cas semblables, le décor doit être en harmonie avec les grandioses proportions de l'oeuvre projetée, et il est bien certain qu'en aucune autre partie de l'univers on ne pourrait trouver un endroit réunissant à proximité tous les éléments nécessaires à l'accomplissement d'un pareil travail. Les Montagnes Rocheuses offraient toutes les garanties possibles de solidité pour la base de cet édifice, et si l'on y eut transporté toutes les montagnes du globe, on aurait pu les y entasser les unes sur les autres et



Un lac près de Banff.

la chaine des rochers en aurait supporté le poids sans fléchir. Un autre avantage, et non des plus minces, c'est qu'on y trouve déjà une élévation de 15,000 pieds pouvant être utilisée avec un peu de travail pour arrondir la base. Enfin, les moellons sont sur les lieux et en quantité plus que suffisante. Avis donc à ceux qui seraient tentés de recommencer. Ce conseil est absolument gratuit.

❖

Les Montagnes Rocheuses, visitées à notre époque par les amateurs du grandiose, sont pour ainsi dire sans limites. Elles constituent l'épine dorsale du continent de l'Amérique du Nord et forment partie de la grande chaine s'étendant de la Terre de Feu, à l'extrémité de l'Amérique Méridionale, jusqu'à l'embouchure de la rivière Mackenzie. Peu d'endroits, cependant, sur toute cette étendue, peu-

vent être comparés aux régions traversées par le Pacifique. Whymper qui a escaladé, au cours de sa vie, les montagnes de la Suisse, les Andes et les pics de l'Himalaya, a déclaré que toutes ces rugosités de l'oeuvre terrestre ne sont que des "collines, si on les compare aux Montagnes Rocheuses."

Autour de Banff et de Field, des pics de 10,000 pieds de hauteur se présentent à la vue, et l'on rencontre fréquemment sur la route des géants encore plus élevés. A Laggan, les Trois Lacs dans les Nuages, cachés entre les crevasses des rochers escarpés et les montagnes, offrent au touriste le spectacle de vallons de toute beauté. La vallée Yoho, avec ses chutes admirables, récemment découvertes après avoir été célées à tous les yeux pendant des siècles, est l'une des plus pittoresques du monde, et à Glacier, la rivière de glace, spectacle unique, se trouve à quelques minutes de marche de la voie ferrée.

Les montagnes situées plus au nord, quoique moins nombreuses et moins élevées, et présentant une scène de désolation, offrent cependant un vif intérêt, au défilé Kicking Horse, et le panorama qui se déroule dans les vallées de Columbia, d'Illecillewaet et de la rivière Fraser est saisissant de grandeur.



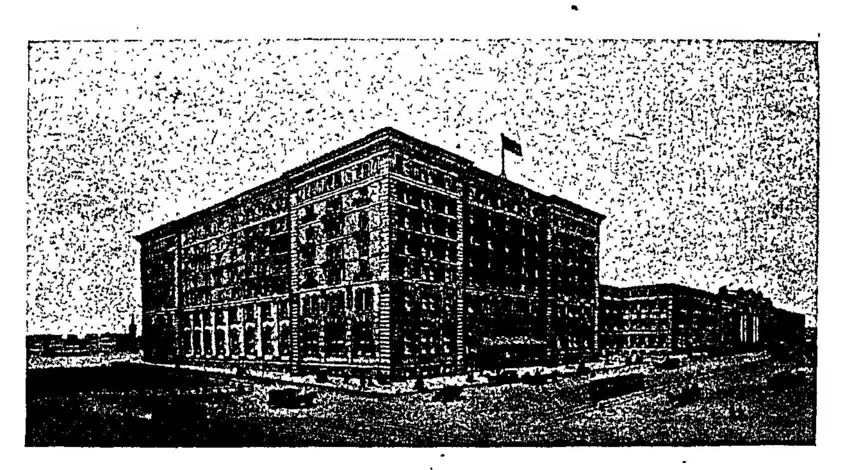
Le Pacifique traverse quatre chaînes de montagnes: les Rocheuses proprement dites, les Selkirk, la chaîne d'Or et la chaîne dite du littoral, formant un rempart naturel sur les rives de l'Océan Pacifique. Le voyageur se rapproche de cette série de crêtes de rochers à travers un pays qui redouble leur grandiose majesté, en raison du contraste. En effet, pendant une journée ou deux il a traversé des plaines riches, il est vrai, mais il n'a vu ni arbres ni monticules sur un parcours de plusieurs centaines de milles.

A Medicine Hat, l'aspect de la région change totalement et l'on se trouve au pied des Montagnes Rocheuses. A Cochrane, le train commence l'ascension.

Nous sommes dans un pays merveilleux, où l'air est pur et vivifiant, le paysage admirable et le ciel aussi bleu que celui de l'Italie. Les vents de l'ouest (Chinook) y soufflent quelquefois en tempête, mais le plus souvent en zéphir; ils sont toujours secs et tempérés, et la neige disparaît instantanément sous leurs chauds effluves. A l'approche du convoi, les masses granitiques semblent une barrière infranchissable et la clarté de l'atmosphère donne une illusion de rapprochement. Il nous semble les voir à quelques pas de distance, lorsqu'elles

sont encore à perte de vue. Les chutes Kananaski, sur la rivière de l'Arc, plongent à pic avec un bruit de tonnerre que le voyageur installé dans le convoi du Pacifique peut entendre distinctement. La rivière s'est taillé une ouverture profonde à travers le roc; en arrière des forêts qui bordent le sommet des crêtes, on aperçoit la cime de la chaine Fairholme interceptant la vue avec ses précipices rocailleux.

Les montagnes s'élèvent au-dessus de la voie ferrée. Du côté nord, le sommet des crêtes se détache vigoureusement, semblable aux vieux châteaux crénelés du moyen-âge; au sud, les monts Wind,



L'Hotel Royal Alexandra, Winnipeg.

énormes pics, se dressent au-dessus de la région des neiges, et présentent les plus merveilleux contrastes d'ombre et de lumière.

❖

On pénètre dans les Rocheuses par une ouverture appelée " La Brèche." Le voyageur se croit dans une impasse et il lui semble que le convoi, engagé dans un cul-de-sac, ne peut aller plus loin, dans l'impossibilité absolue de surmonter ces hauteurs qui lui barrent la route. Mais une courbe accentuée le jette tout à coup entre deux murailles de granit, et il continue sa marche vers les montagnes éloignées. Cette vallée que longe le convoi a été creusée, au cours des siècles, par la rivière de l'Arc. En sortant, le train tourne vers le nord et poursuit sa route entre la chaine Fairholme presque aussi élevée que la plupart des autres, à droite, et les monts Kananaski à gauche. Les cimes environnantes sont coupées par des crevasses et couvertes

de neige. Fairholme est le premier des centaines de pics semés sur la route jusqu'à Vancouver.

Parmi les plus majestueux, citons les Trois Soeurs. La plus éloignée de la voie est rugueuse, mais elle porte un manteau de neige remplissant toutes ses crevasses. Jusqu'aux sommets les deux autres cordons de roc s'enroulent en spirales avec une symétrie surprenante, et s'étendent sur les versants inférieurs jusqu'à la rivière de l'Arc, qui ressemble à un ruban argenté noué autour du pied des montagnes. Dans l'atmosphère vive et lumineuse, on entend de temps à autre le roulement des avalanches ou l'on voit passer un nuage sur les sommets. Et les Trois Soeurs se dressent éternelles, belles de leur pureté immaculée, tranquilles dans leur solitude. Sentinelles vigilantes de ce domaine incomparable, elles ne ressemblent pas aux montagnes qui les environnent, mais paraissent plutôt préposées à la garde des régions qu'elles dominent.

❖



Le train entre en gare à Canmore. D'ici les chaînes de la Chèvre et de Fairholme s'offrent à la vue du touriste. A partir de Canmore, le convoi remonte la vallée de la rivière à l'Arc jusqu'à Anthracite, où il y a des mines de houille dans l'exploitation desquelles on a placé un capital de $9,000,000. La Pacifique sera bientôt en état d'extraire assez d'anthracite de qualité au moins égale au charbon de Pennsylvanie pour fournir du combustible à toute la région entre Vancouver et Winnipeg

La perspective est très fertile en illusions d'optique dans ces pays de montagnes, et l'on peut s'en rendre facilement compte à la Cascade, une masse énorme de granit juste en face du convoi. On dirait tout d'abord que ce géant est très rapproché, mais le voyageur constate bientôt qu'il s'est trompé sur la distance qu'il lui faut parcourir sur cette voie qui suit le cours de la rivière à l'Arc, tourne tout à coup vers le nord et arrive à Banff.

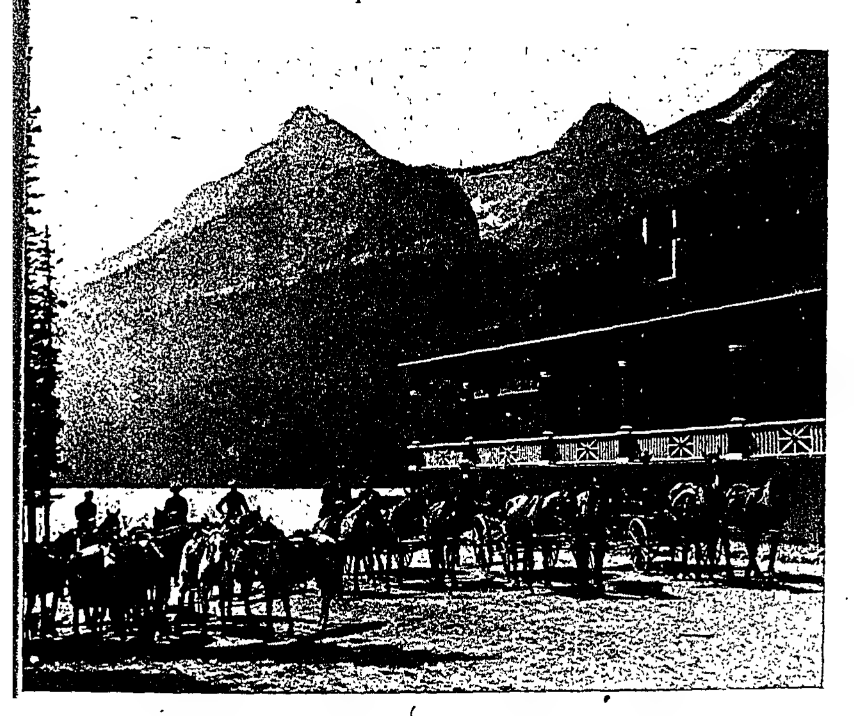
C'est ici que le gouvernement canadien a établi le Parc National et le ranch des bisons, une réserve de 800,000 acres, où l'on élève les derniers réprésentants de ces immenses troupeaux qui parcouraient autrefois les prairies par milliers. Les autorités canadiennes ont fait capturer seize bisons, parmi lesquels étaient deux femelles. Ils ont vécu dans leur parc, l'objet de tous les soins possibles, et aujourd'hui l'on en compte cinquante ; ce chiffre ne tardera pas à être doublé.

En aval de l'hôtel, on est tout près du confluent des rivières de l'Ecume et de l'Arc ; cette dernière, sur un parcours de cinquante ver-

ges, forme une série de rapides de plus en plus impétueux jusqu'à la chute où le courant tourmenté, paraissant courbé par la violence de sa course, se précipite dans un gouffre en écume de la blancheur du lait. A la base les remous tourbillonnent, et bientôt l'eau se répand dans le lac limpide et tranquille à quelques pieds plus bas. Des sentiers sont tracés tout le long des rives ; on y a installé des sièges rustiques afin de donner au touriste fatigué un repos nécessité par une longue marche.

❖

Au nord du mont Inglishmaldie se trouve le Minnewaska, en forme de faucille. C'est là promenade favorite des touristes. Cette



L'Hotel du C.P.R. à Laggan, près du lac Louise.

montagne est à une distance de huit milles de Banff, et le chemin qui y conduit longe la vallée de la Cascade, à l'ombre du pic majestueux du même nom. Un phénomène étrange se produit au lac voisin.

Ce lac a dix milles de longueur ; ses eaux sont de couleurs diverses bleu foncé et vert pâle se changeant en jaune et en gris ; un rayon

rouge strie les endroits où les ruisseaux glacés débouchent. La surface limpide du lac reflète fidèlement les couleurs de la montagne.

La rivière des Esprits prend sa source dans ce lac. L'un de ses affluents coule à l'ombre de la montagne Tête-du-Diable, un sombre pic se détachant en noir sur l'horizon du nord-est. Les crêtes granitiques recouvrent des cavernes profondes où les ruisseaux disparaissent dans des réservoirs cachés. La rivière dans son cours roule des bruits mystérieux et souterrains. C'est un endroit solitaire inspirant la terreur. On ignore les causes de ces manifestations surnaturelles. Les Indiens eux-mêmes, autrefois les seuls visiteurs de cette vallée, n'ont jamais connu la raison de ce phénomène, et il n'est pas surprenant qu'ils aient imputé aux maléfices des esprits malins la confusion chaotique de ces rochers empilés et les bruits sourds sortant des entrailles de la terre. Aujourd'hui même, à notre époque de scepticisme, le voyageur, blindé par la lecture et la science, peut, s'il le désire, éprouver les sentiments superstitieux de l'Indien, et être vivement impressionné à la vue de la vallée des Esprits.

❖

Une promenade ravissante est celle du mont Tunnel, situé de l'autre côté de la vallée, en arrière de la gare. On a ouvert un chemin en spirale à travers un joli bouquet de bois. Tout près de Banff on trouve les "hoodoos", de curieuses colonnes naturelles de granit, ornées des plus fantastiques dessins et formées par l'action de la température dans le cours des âges. Les "hoodoos" sont isolées des montagnes; elles sont quelquefois très élevées, reposent sur des futs extrêmement légers, et ressemblent à des monuments érigés par un caprice de la Nature. Elles constituent l'un des grands attraits du paysage en ces endroits.

Les deux vallées parallèles à l'ouest du mont Rundle méritent une visite. La rivière à l'Ecume a forcé son passage entre les monts Rundle et Sulfureux. Elle coule entre deux rochers abrupts, coupés à pic, et est presque cachée par la forêt, mais elle trahit sa présence de temps à autre par une éclaircie argentée à travers le feuillage vert sombre des épinettes. Les montagnes sont loin à l'arrière-plan, mais le long de la route il y a partout des monticules qui arrêtent la vue et promettent des charmes nouveaux au visiteur à chaque tournant du chemin, jusqu'au moment où la vue est interceptée par les Pics Jumeaux. Le lac de l'Ecume est caché dans le sein de ces montagnes,

et un cañon profond, donnant passage aux embruns, se trouve au pied de la montagne à la Chèvre.

Au delà des monts Sulfureux coule une minuscule rivière à travers le cañon de la Danse du Soleil. Ce ruisseau se jette dans la rivière de l'Arc en passant au pied d'une immense falaise dont le sommet, d'un côté, est à peine visible. Elle surplombe le cours d'eau et semble avoir été coupée d'un seul coup par une convulsion de la nature. L'autre rive du ruisseau est un talus à angle aigu couvert de grands arbres élancés.

❖

Le mont Edith, à quelques milles plus à l'ouest, est un pinacle de roc s'élevant à une hauteur de 9,154 pieds. L'un des côtés du pic est presque perpendiculaire, tandis que l'autre offre des quartiers de roc rendant l'escalade plus facile; mais même ici le sommet paraît inaccessible. Les monts environnants sont couverts de neige, mais il n'y en a pas sur le mont Edith, et sa pointe s'élance vers le ciel aussi fièrement que la flèche d'une imposante cathédrale.

La chasse et la pêche sont deux des principales distractions que le touriste peut facilement se procurer dans les environs de Banff, en parcourant les montagnes dans toutes les directions, et en faisant en même temps une tournée d'exploration dans le dédale des vallées. L'élan, l'orignal, le caribou, le mouton et la chèvre des Montagnes Rocheuses, l'ours noir et gris habitent par là et donnent du travail à ceux qui veulent s'en emparer. Il est absolument défendu de chasser dans les limites du Parc National. Les rivières de l'Arc et Cascade sont peuplées de truites, et le Lac du Diable est un excellent endroit pour pêcher la grande truite à la ligne.

Il y a sur le mont Sulfureux un observatoire où l'on fait constamment des relevés météorologiques. Dans le Parc National, le gouvernement a fondé un musée rempli de tous les spécimens de la flore, de la faune et des minerais de la région. On y voit aussi un musée naturel où sont conservés les restes d'animaux antédiluviens, car le mont Cascade est un ossuaire de fossiles.

❖

Des bosquets touffus et des montagnes sans nombre bordent la voie ferrée, de Banff à Laggan. Un wagon observatoire parfaite-

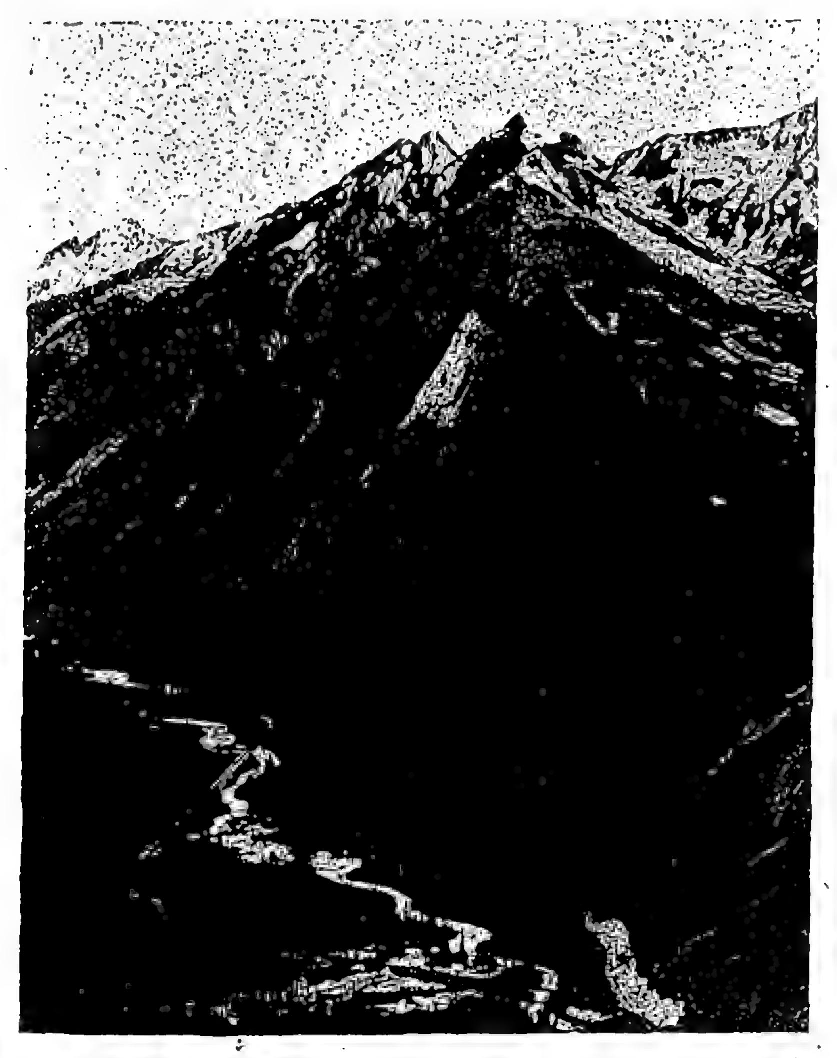
ment adapté à cet usage, est attaché au train et permet au touriste d'examiner à loisir les paysages qui l'environnent de tous les côtés. Cependant, l'on a mis un autre service à la disposition des voyageurs sous forme de wagons ouverts pouvant couvrir de 25 à 30 milles à l'heure. Ce moyen de locomotion est fort apprécié par ceux qui ne veulent pas être incommodés par les exigences des trains réguliers.

La masse imposante du mont Castle se dresse bientôt à une altitude de 9,500 pieds au-dessus du niveau de la mer, avec ses crêtes gigantesqes surplombant la voie sur une longueur de huit milles, et l'on peut voir dans ses murs jaunes des bastions, des tourelles, des créneaux, une herse naturelle et une porte monumentale. Le train roule à ses pieds et traverse des chaînes de montagnes semblant rivaliser de grandeur et de sublimité. A droite les pics pointus de la chaine Sawback, à gauche les sommets de la montagne de l'Arc, en arrière les monts Pilot, Copper et Castle, serrés en rang, et enfin, à l'entrée du défilé Vermillon, un aperçu des milliers de pics au sud et le sommet en forme de casque du mont Temple.

❖

Laggan est l'une des plus belles stations des Rocheuses. Dans les montagnes qui la couvrent de leur ombre se trouvent les Trois Lacs dans les nuages, et les vallées du Paradis et des Dix Pics. Le paysage, quoique différent de celui de Banff, offre des charmes encore plus grands peut-être, et le voyageur qui ne s'arrête pas à cet endroit n'a pas vu l'un des plus beaux spectacles que présente la Nature à ses admirateurs.

Le lac Louise, le premier des Trois Lacs dans les nuages, est à une distance de deux milles et demi de Laggan; on s'y rend par un chemin carrossable à travers une forêt d'épinettes. Le long de la route, on voit la montagne de la Chèvre. Le lac a une longueur d'un mille et demi sur une largeur d'un demi-mille, et une profondeur de 600 pieds. Plantées dans le lac même, deux masses granitiques s'élevant chacune de son côté; entre elles on aperçoit le mont Victoria et ses glaciers; à gauche, le mont Fairview, couvert en partie d'épinettes; à droite, les crêtes du mont Beehive, avec ses versants en pente douce. De brillantes couleurs illuminent les falaises, et lorsqu'elles sont traversées par les rayons du soleil, les teintes changent et se diversifient en projetant les pinacles en relief; le contour des montagnes semble varier d'heure en heure. Au pied, le lac tranquille est



La Vallée d'Illecillewaet.

endormi. Lorsque les rayons d'or et de rose du soleil levant ont disparu de la voûte céleste et que les pics sont encore imprégnés de la pourpre de l'aurore, une promenade en chaloupe vous plonge dans une rêverie indéfinissable et indescriptible. Le calme de l'atmosphère n'est troublé que par les sourds roulements des avalanches précipitées des hauteurs du mont Victoria. Le monde est oublié en ce moment, et le visiteur ne songe plus aux soucis de l'existence en contemplant cette immensité des montagnes éternelles.

Au-delà du lac, en arrière des montagnes, apparaissent les crêtes du mont Victoria et ses glaciers. C'est un monde à part, un décor mis en relief par les falaises de Fairview et de Beehive descendant vers le lac. Le spectacle varie d'heure en heure, suivant les changements des teintes; parfois le mont Victoria semble tout près et domine toute la scène. Toutes les anfractuosités et les crevasses du géant sont distinctement visibles, et dans le vaste amphithéâtre au-dessous, des monceaux énormes de neige et de glace lancés par les avalanches recouvrent la montagne jusqu'à mi-hauteur. Au-dessus des glaciers, une étendue s'élevant jusqu'aux nuages, tantôt blanche, tantôt striée de toutes les couleurs du prisme, lorsque les rayons solaires sont interceptés par les blocs de glace.

De temps à autre, un point noir indique une caverne formée par la glace mouvante où des crevasses s'ouvrent sur des profondeurs insondables; plus loin, une masse de rochers énormes indique la limite de la rivière de glace. Lorsque les nuages flottent au-dessus du lac, tandis que le soleil illumine le glacier, l'oeil contemple un coin du royaume des fées. Il faut traverser les crêtes couvertes de glaciers pour atteindre ce lieu enchanteur; elles semblent suspendues dans l'air, revêtues de leur éclatante toilette, et dédaignent la terre sous leurs pieds. Les nuages glissent sur la surface du ciel, à travers le glacier même. Le royaume des fées est toujours là; ses créneaux neigeux sont en sentinelle et gardent ses secrets; et le brouillard et la vapeur obscurcissent le sentier ouvert devant les pas des audacieux quelques minutes auparavant.



❖

A partir du lac Louise, l'ascension, jusqu'aux lacs Miroir et Agnès, est facile, à pied ou à cheval. Ce dernier lac, le plus élevé (6,280 pieds), est situé à deux milles et quart environ de l'hôtel, et la route est belle. C'est un bassin d'environ un tiers de mille de longueur sur un demi-mille de largeur, encaissé entre les falaises du mont Beehive. On n'en a jamais sondé la profondeur.

Une cascade tapageuse charrie les eaux du lac Agnès au lac Miroir — peu éloigné — à une hauteur de 6,500 pieds. Ce petit lac ressemble à une perle enchâssée dans le sein de la montagne, et le mystère de ses eaux riantes s'accroît de l'absence d'un débouché visible. Les pics des environs se reflètent dans ses eaux bleues. Dans les endroits abrités, les myosotis, les anémones, les belles de nuit percent

à travers les lits de fougère. C'est un jardin alpin, et les cimes éternelles sont bien dignes de monter autour de cette gemme.

Deux vallées renommées par leurs paysages se trouvent à l'est de Laggan: la vallée du Paradis, la plus rapprochée du lac Louise, entre les Monts Sheol et Temple; la vallée des Dix Pics, comme le nom l'indique, bordée par dix sommets géants.

La vallée du Paradis, malgré sa largeur et en raison de l'altitude des montagnes qui l'entourent, ressemble à une toute petite ouverture pratiquée artificiellement. On y entre protégé par l'ombre du mont Sheol, une crête de 10,000 pieds, composée de couches de roches superposées. Un ruisseau sinueux coule dans la vallée en suivant les accidents de terrain; sur ses versants des bouquets d'épinettes croissent aux endroits où ces arbres ont pu prendre racine. De l'autre côté du vallon, la masse imposante du mont Temple se dresse; c'est l'une des plus hautes montagnes de la région. Elle forme un mur à l'est de la vallée, et sa façade se compose d'un pic central appuyé sur deux robustes épaules de rochers. Assise sur assise, précipice sur précipice, elle s'élève des profondeurs, où les petits ruisseaux murmurent, jusqu'à la région des neiges éternelles. Au crépuscule, derrière les cimes, le soleil décline, ainsi qu'une lampe qui s'éteint lentement derrière des rideaux de fer, en labourant l'espace d'une traînée de blanche clarté, d'un sillage frissonnant où vont naître les étoiles, pareilles aux pâquerettes fleurissant le long des ruisseaux.

Le mont Temple mesure 11,535 pieds de hauteur; à l'exception d'un coin, où les débris ont formé un versant à pente douce de quelques centaines de pieds; sa paroi à l'est est presque verticale.

❖

Mentionnons en passant les Pinacles, 10,000 pieds de hauteur; la Mitre, le mont Lefroy, 11,290 pieds.

La vallée des Dix Pics est parallèle à celle du Paradis sur l'autre côté du mont Temple. On y trouve le lac Moraine, peuplé de belles truites. Des campements permanents y sont érigés pour la saison et mis à la disposition des explorateurs.

Du lac Moraine, la Tour de Babel est d'un accès facile. Les monts Deltaform et Hungabee sont les deux pics les plus remarquables sur la voie élevée. Ce dernier est un colosse de 11,305 pieds de hauteur, d'une conformation toute particulière. Il projette un pic

triangulaire à 11,000 pieds dans les airs, et ressemble à la lettre capitale grecque Delta. C'est ce qui lui a valu son nom. Le lac Ossa, situé à une hauteur telle qu'il n'est libre de glace que pendant cinq semaines de l'année, a été surnommé, par une traduction du mot indien, lac de Glace.

On atteint le sommet des Rocheuses à six milles à l'est de Laggan, où se trouve le Grand Faîte de Partage, à 5,296 pieds au-dessus du niveau de la mer. Ce col est remarquable par une arche rustique jetée sur une petite rivière. Au-dessous du pont, les eaux se divisent en deux parties qui n'ont pas le même sort, si elles ont eu la même origine. L'un des deux ruisseaux, descendant vers l'est, se mêle aux ondes glacées de la Baie d'Hudson, et l'autre, coulant du côté de l'ouest, ajoute sa goutte d'eau à l'énorme volume de l'océan Pacifique.

❖



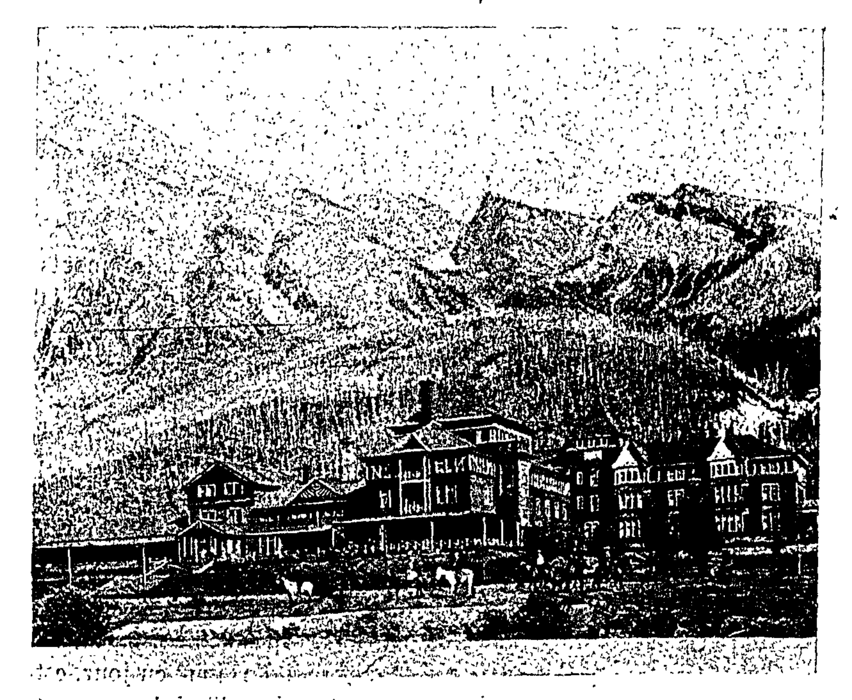
Stephen, la station la plus élevée du chemin de fer, a été ainsi nommée en l'honneur du premier président de la Compagnie, Lord Mount Stephen; la station suivante, sur le versant occidental, est Hector, nom choisi pour commémorer le souvenir de Sir James Hector. Le col Kicking Horse est l'endroit où sir James fut gravement blessé par une ruade de l'un des chevaux de l'expédition Palliser. L'histoire est assez curieuse, car elle démontre sur quels points fragiles repose quelquefois le succès d'une grande entreprise. Les explorateurs étaient campés sur les rives de la Wapta, lorsque l'un des chevaux de transport brisa trois côtes au chef, qui fut sans connaissance pendant plusieurs heures; les indiens le croyaient mort et se disposaient à l'enterrer, lorsqu'il reprit ses sens. Il alla voir la fosse creusée pour lui à quelque distance, et poussé par la curiosité, il s'attacha à découvrir la direction de la vallée où l'on avait eu l'intention de le laisser pour toujours. Une exploration approfondie lui démontra que l'on pouvait franchir les montagnes à cet endroit. C'est ainsi que fut révélée l'existence de la rivière Kicking Horse, qui reçut le nom de l'animal vicieux qui avait été la cause involontaire de cette grande découverte.

❖

Tous les yeux sont tournés du côté du mont Cathédrale, au sud de la voie, à une courte distance de Field. Le nom de cette montagne est bien trouvé, car elle ressemble à une ruine d'architecture gothi-

que. Elle a passé par l'épreuve du feu ; ses murailles sont lézardées et éventrées ; la toiture s'est effondrée ; mais le mont reste toujours là, masse majestueuse visible à tout le pays environnant.

Field est un petit village très prospère, mais bien insignifiant si on le compare aux hautes montagnes entre lesquelles il est, pour ainsi dire, muré : le mont Burgess d'un côté, et le mont Stephen, l'un des plus imposants de toutes les Rocheuses, de l'autre. Si l'on regarde des hauteurs du mont Burgess ou du mont Stephen, la vallée semble



Hotel Mont Stephen, Field.

étroite, la rivière n'est qu'un simple ruisseau, et les habitations sont des maisons de poupées.

Vu d'en bas, le mont Stephen remplit l'horizon ; il est si bien arrondi, si symétrique, qu'il est difficile de se convaincre que l'on se trouve en présence d'une masse de rochers s'élevant à 10,000 pieds au-dessus du niveau de la mer et à 6,500 pieds au-dessus de la vallée. Mais plus on regarde, plus l'étonnement augmente, et l'esprit est rempli de crainte et d'admiration en même temps. L'une des arêtes du géant, montagne elle-même, se dessine hardiment ; le dôme grossit en

pente à peine perceptible jusqu'à la région des nuages. Tantôt le brouillard le recouvre et en obscurcit la moitié; tantôt le soleil irradie ses crevasses et entoure le pic d'un nimbe d'or; un nuage en voile quelquefois la façade, mais il domine tout quand même, semblant défier l'homme et les éléments. Rien n'est brisé ou rugueux dans ses lignes, et il n'inspire aucune idée de sauvagerie ou de désolation; sa grandeur seule et la nature massive de sa structure impressionnent et forcent les plus réfractaires à l'admirer. En regardant plus attentivement, l'on découvre bientôt la profondeur des ravinements creusés sur sa façade et sur ses flancs, mais les détails se perdent rapidement, et le spectateur s'en tient à la symétrie grandiose du monarque de la chaine.

❖

La chaine Van Horne, au delà de la rivière Kicking Horse, à l'ouest, est visible du sommet du mont Stephen. Au nord, on voit le groupe Emerald; à l'est les pics bordant la vallée Yoho, les monts Habel, Collie, Gordon, Balfour et autres; au sud, de l'autre côté de la rivière, les monts Assiniboine, Goodsir, The Chancellor et Vaux. Sur un parcours de plusieurs milles, le touriste a sous les yeux une infinité de vallées et de pics, et il peut juger de l'immensité et de la beauté des Rocheuses.

Une promenade de deux milles et demi conduit au Pont Naturel traversant la rivière Kicking Horse. L'action de l'eau sur la pierre molle est la cause de cette curieuse construction de la nature. Dans les siècles passés, le lit de la rivière touchait aux rochers qui forment le pont aujourd'hui; l'eau passait par-dessus en torrents. Graduellement, la pierre s'est fondue sous la pression, et finalement un trou a été creusé dans le roc. L'orifice s'est agrandi de jour en jour, est devenu un tunnel, et les rochers formant aujourd'hui le rempart d'une chute sont devenus un pont au-dessus d'un rapide. Mais il est certain que la rivière finira par l'emporter; les rochers seront précipités de la position qu'ils occupent depuis si longtemps pour devenir de simples obstacles dans le lit de la rivière.

Une large route carrossable, coupée à travers une magnifique forêt d'épinette, conduit de Field au lac Emerald, une délicieuse nappe d'eau accrochée au flanc de la montagne. En un certain endroit la route, sur un parcours d'un mille, est droite comme une flèche. Le Pacifique a construit deux chalets près du lac Emerald, où le touriste trouve toutes ses aises; ils sont érigés à l'entrée de la vallée Yoho.

Dans le voisinage immédiat du lac, deux pics, le Wapta, formé en carré et semblant défier les vents du ciel; le mont Field, d'une hauteur de 8,504 pieds, coupé en deux par le même pouvoir qui l'a lancé.

Le lac Emerald porte bien son nom, c'est un bijou, mais la vallée, l'une des plus belles du monde, est une perle. Le touriste a le choix de s'y rendre à cheval ou à pied en suivant le sentier tracé autour du lac et conduisant au sommet de la montagne; sur sa route il verra des glaciers énormes, illuminés et irradiés de teintes multicolores sous les rayons du soleil; de minuscules cascades tout le long des minces filets d'eau qui tombent, cependant, d'une hauteur de 800 pieds et plus. Une forêt touffue cache le sommet du col, mais se divise en deux pour révéler le lac Summit, une nappe d'eau placide à 1,800 pieds au-dessus de l'Emerald. On y voit fréquemment des pistes d'ours et de chevreuils, et le même gibier y abonde, car cette région inexplorée est véritablement le paradis des chasseurs. Il est, cependant, défendu de chasser dans les limites de la forêt.

La vallée Yoho fut découverte par des chasseurs ayant traversé la chaîne Emerald à la poursuite du gibier. Arrivés à l'endroit connu aujourd'hui sous le nom de Look-out-Point, une vallée large et profonde apparut à leurs yeux. Une grande rivière aux rives boisées d'épaisses forêts et semées de petites prairies émaillées de fleurs, coulait au milieu. De chaque côté s'élevaient des rochers abrupts s'élançant vers la nue, infranchissable barrière de pierre indiquant les limites de la vallée, qui passe au centre même de la montagne, en suivant, dans ses méandres et ses détours, les caprices des masses granitiques et en exhibant à tout instant des beautés nouvelles. Ce ne fut pas la vallée qui attira d'abord l'attention des chasseurs, mais bien une cataracte de 1,200 pieds de hauteur — à un mille de distance — se précipitant dans le ravin de l'autre côté de la rivière. "Takakkaw"! "C'est beau"! s'écria l'un des Indiens du groupe; elle a conservé son nom depuis cette époque. Takakkaw Falls. Ces chutes sont alimentées par le grand glacier Waputekh, dont l'un des bras s'avance entre les monts Balfour et Niles. Dans le cours des siècles, la cataracte s'est creusée un hémicycle en face des crêtes, et comme de chaque côté les arbres sont éloignés, son écume blanche se détache admirablement sur la surface brunie et ridée du sol. A la tête de la chute, on ne voit qu'un mince filet d'eau étincelant sous la caresse du soleil; bientôt il

effleure une étroite crête de rochers, s'élargit et se déroule en un ruban emmêlé moëlleux et bouillonnant, jusqu'à ce que, changé en brouillard et en écume, il atteigne la vallée et se jette dans la rivière Kicking Horse. La cataracte a huit fois la hauteur des chutes Niagara et peut être comparée à toutes celles de la vallée Yosémite ; alimentée par les eaux du glacier, c'est dans l'été qu'elle possède le plus d'attraits.

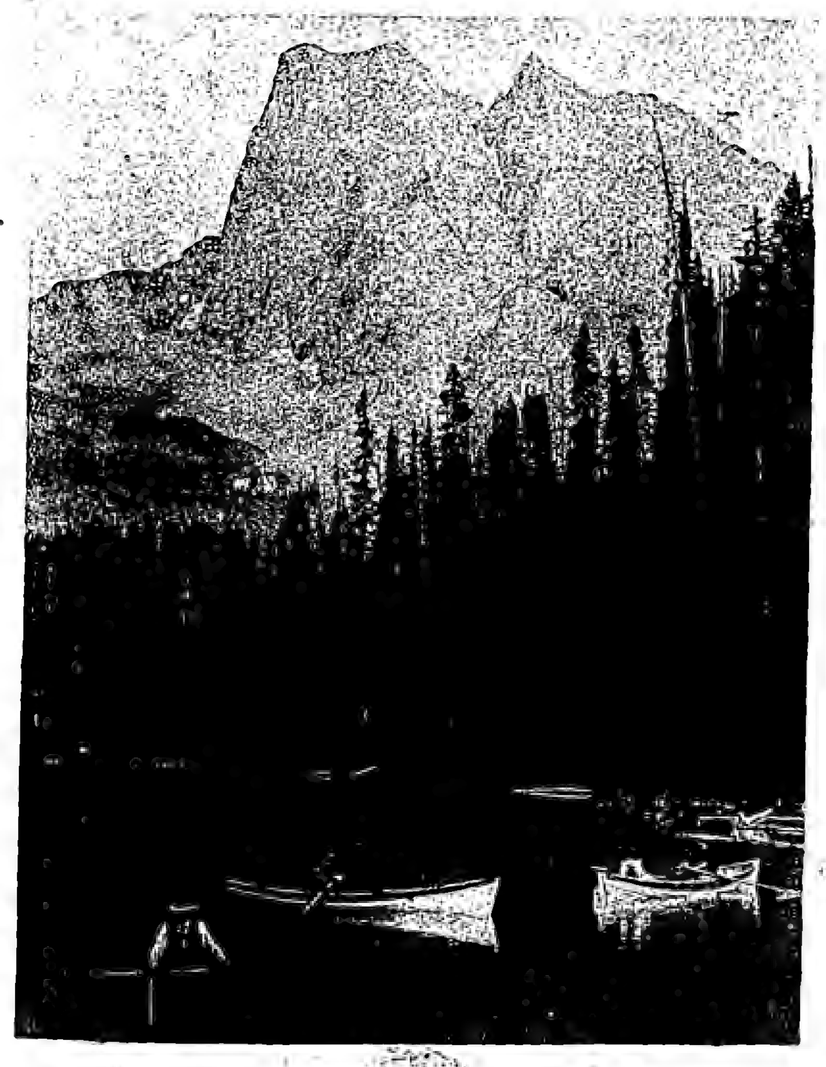
On entend ou l'on voit des cascades sur toute la longueur de la vallée. Les monts sont couverts de glaciers et les neiges fondues se frayent un passage, le plus court possible, même en se précipitant de plusieurs centaines de pieds de hauteur. Les chutes Riantes sont au nombre de ces dernières et offrent un charme tout particulier. Elles ne sautent que d'environ 200 pieds, mais avec un rire perlé, et leur écume sourit à travers le vert sombre des conifères. Sur la branche gauche de la fourche formée par la rivière, un peu plus loin dans la vallée, on aperçoit les chutes Jumelles, phénomène unique et d'autant plus appréciable qu'il est inattendu. Une chute d'eau, par elle-même, présente toujours un spectacle agréable à la vue, et l'on ne peut s'empêcher d'admirer les cascades perpétuellement en mouvement, changeant de couleur et de position à tout instant avec une force et une grâce étonnantes. Mais lorsque deux chutes se trouvent ensemble, animées de la même vie ; lorsque le soleil les traverse, ou lorsque l'arc-en-ciel teint leur écume de ses couleurs brillantes toujours variées, le plus blasé des hommes est abasourdi, perdu dans une muette contemplation dont il ne peut s'arracher sans un violent effort. Voilà le spectacle offert par les deux chutes Jumelles.

La vallée Yoho a cependant des paysages plus sombres. Le glacier Wapta, plus grand que l'Illecillewaet, forme partie de la chaîne Waputekh.

❖

Après avoir quitté Field, le train descend sur le versant occidental des Rocheuses jusqu'à la vallée de la Colombie, en suivant le cours de la rivière Kicking Horse, à travers des paysages que l'on ne voit nulle part ailleurs. Il ne faudrait pas croire que cette descente soit facile. En effet, Field est à une hauteur de 4,050 pieds, et Golden n'est qu'à une hauteur de 2,250 pieds au-dessus du niveau de la mer. C'est donc une déclivité de 1,500 pieds sur un parcours de 34 milles.

La voie ferrée est construite entre les chaînes Ottertails et Van Horne. La première, à gauche, est une succession de rochers qui



Le Mont Burgess près de Field.

n'offrent aucun point d'appui au touriste aventureux désirant atteindre les sommets. Le mont Goodsir, le plus beau de ces pics, se trouve à quelques milles du chemin de fer. La chaîne Van Horne, de l'autre côté de l'étroite vallée, est plus facile à escalader. Au sud-est, les monts Beaverfoot, des pics de toute beauté, apparaissent en rangs serrés aussi loin que la vue peut s'étendre, et entre eux et les Ottertails, l'énorme mont Hunter.

Le convoi entre dans le cañon Kicking Horse à Leanchoil. La rivière, grossie par les eaux de la Beaverfoot, est devenue fleuve, et s'est creusée un passage profond et sombre dont le terme est à Palliser. Du haut en bas, les parois de roc se dressent et forment une muraille qui semble inexpugnable. Les crêtes s'élèvent à des milliers de pieds dans les airs, et leurs sommets sont parsemés de pics couverts de neige qui n'ont pas encore reçu de noms.

L'ouverture par laquelle le train et la rivière s'engagent est très étroite. On a fait sauter des falaises se projetant sur la façade, on a creusé des tunnels à travers des rochers énormes; la voie a été transportée d'un côté et de l'autre; au fond de l'abîme la rivière écume et gronde en se brisant dans sa fureur aveugle sur les rochers et les parois du cañon. Ce spectacle grandiose est merveilleux. C'est ici que le génie de l'homme, obligé de batailler contre les forces de la nature, se montre dans sa toute puissance. L'homme a triomphé. La lumière du jour disparaît peut-être; les grondements de la rivière peuvent étouffer le bruit du convoi, mais la voie ferrée, chef-d'oeuvre du génie civil, n'offre aucun danger.

Un changement merveilleux s'opère tout à coup. La descente est terminée, et la voie s'engage dans la large vallée de la Colombie. La lumière remplace le demi-jour, le calme succède au bruit de tonnerre des rapides, et un large vallon, au milieu duquel coule un fleuve entre des rives fortement boisées, efface le souvenir des sombres murailles du défilé. Ici le voyageur trouve une halte de repos, Golden, fondée lors de la construction du Pacifique, en 1884. Sa situation, à l'intersection de la route Impériale, de l'est à l'ouest, et de la grande voie fluviale, du nord au sud, lui donne de grands avantages commerciaux. Deux steamers font deux voyages par semaine à Windermere, située à la tête de la rivière Colombie ; à vingt milles plus haut, vis-à-vis Carbonate, se trouve le mont Manitoba, peuplé d'ours gris, de caribous et de chèvres des montagnes; le coq de bruyère blanc, et le gibier à plume abondent dans la région.

Le lit de la rivière, entre Carbonate et Spillimachene, a un mille et demi de largeur; la surface de l'eau est parsemée d'ilots de toute beauté; les grands liards croissent jusque sur les rives, abritant de leur ombre les broussailles de saule rouge, de "saskatoons", des canneberges et des touffes de rosiers sauvages. Un peu plus loin les montagnes apparaissent et la Colombie roule ses eaux jusqu'à S[illegible] clair, endroit renommé par ses sources minérales.

Le lac Windermere, long de dix milles et large d'un mille et demi, est situé entre des prairies herbeuses; à l'arrière-plan, l'on aperçoit les Rocheuses et les Selkirks. Vers le centre, la coquette villette de Windermere est nichée au pied du mont Saddle.

Nous sommes en vue des Selkirks. Ces chaînes ne ressemblent pas à celles des Rocheuses, car la forêt couvre leurs versants jusqu'à la zône des neiges. Les grands arbres ne déparent pas la majesté du lieu. Le pin géant a pris la place de l'épinette trapue, élevant sa tête à 200 pieds dans les airs, et cependant n'ôtant rien à la grandeur sauvage des Selkirks. Ils s'élancent jusqu'à la hauteur des pics les plus élevés, et même au coeur de la forêt l'on découvre des crevasses et des falaises, et aussi des monceaux de neige et de glace. A travers le bois et jusqu'à la vallée qui se déroule au pied de la montagne, il y a des sentiers partout.

◆

Le train traverse la Colombie à Donald. A l'extrémité de la vallée, les Rocheuses et les Selkirks se rejoignent presque, et paraissent une barrière infranchissable semblable à la "Brèche" sur le versant oriental des Rocheuses. Les rochers des deux chaînes sont tellement rapprochés qu'ils laissent à peine un passage suffisant pour le chemin de fer et la rivière. Mais au-dessus de cette dernière, sur de hautes falaises, on a construit la voie, qui débouche à Beavermouth, dernière station, au nord, du transcontinental. L'entreprise était difficile. La rivière Beaver se précipite en torrents tumultueux à travers les rochers; le ravin se rétrécit, et à un certain endroit, deux falaises se projettent de chaque côté et donnent l'illusion de deux portes d'écluses. Le convoi quitte la vallée de la Colombie, tourne à angle aigu dans le cañon, et, en ressortant, commence l'ascension des Selkirks, ascension tellement raide, qu'en peu de temps l'on se trouve à 1,000 pieds au-dessus de la rivière au Castor.

Le paysage jusqu'à Glacier est peut-être le plus beau que l'on puisse voir sur toute la ligne du Pacifique. La vallée de la rivière au Castor est entourée de rangées de pics jusqu'au mont Sir Donald, qui les domine tous. Des torrents écumeux roulent des hauteurs abruptes et découvrent à l'oeil émerveillé des sites pittoresques dont le passage était un problème difficile à résoudre. Mais les ingénieurs ont parfaitement réussi en jetant partout des ponts solides et élégants, ajoutant ainsi l'utile à l'agréable. Le pont de la Cascade, structure en pierre massive; ceux de Surprise Creek et de Stoney Creek, en acier,

sont construits sur de petites rivières, généralement à sec en automne, mais débordant de tous côtés et se précipitant en cataractes le printemps et l'été, à l'époque de la fonte des neiges.

Le pont Surprise tire son nom de la beauté merveilleuse de ses environs. Le Stoney Creek, un ravin de 121 pieds de profondeur, est traversé par une structure solide. Là-bas, au fond, un ruisseau tombe en cascades pittoresques de falaise en falaise, et descend jusqu'à la magnifique vallée de la rivière au Castor. Cette rivière passe à travers de vertes prairies, entourées de pins géants qui assombrissent l'horizon. En arrière, au-dessous, de tous les côtés, se dressent à des milliers de pieds de hauteur, des montagnes couvertes de neige partout, aux flancs lézardés, et forment un contraste bizarre avec le riant paysage de la vallée.

Plus loin, au col Rogers, les monts Hermit, Tupper et Macdonald. Il est fort possible que ces deux derniers n'aient d'abord formé qu'un seul bloc, mais une ouverture naturelle les a séparés suffisamment au bon endroit pour livrer un passage à la voie ferrée.

Tout près de Glacier, le sommet du col est à une hauteur de 4,300 pieds; l'attention du touriste est attirée par les pics nombreux dans toutes les directions. Sir Donald domine tous les autres, à l'extrémité d'une chaîne composée des pics Avalanche, Eagle et Uto; d'ici se dessine le Grand Glacier de l'Illecillewaet. Sir Donald est en forme de pyramide pointue, d'une hauteur de 10,000 pieds.

❖

Au pied d'une falaise s'étendant jusqu'à la chaîne s'est formé un autre glacier qui alimente un ruisseau courant à travers un ravin profond jusqu'à la vallée, et présentant les points de vue les plus admirables de la montagne. L'oeil le suit dans ses méandres, remonte son cours à des milliers de pieds de hauteur, pour découvrir un entassement énorme de rochers au-dessus et au-delà, semblant percer la voûte azurée du ciel. La verdeur de l'herbage, les teintes plus foncées de la forêt, les couleurs jaunes et brunes des rochers, le bleu du glacier, et la blancheur éclatante, troublante du mont Sir Donald tentent le pinceau de l'artiste. Cette montagne a été nommée ainsi en l'honneur de Sir Donald Smith, aujourd'hui Lord Strathcona, l'un des principaux constructeurs du Pacifique.

Glacier House, le grand hôtel de la compagnie, est toujours encombré de voyageurs.

Comme la plupart des glaciers, l'Illecillewaet se retire. On a calculé que le soleil le recule de 35 pieds tous les ans et libère cette lisière de ses entraves glacées. Cependant, lorsque la glace est disparue, le sol demeure, et des siècles s'écouleront avant que les immenses rochers précipités par les avalanches soient réduits en poussière et que le terrain déblayé se couvre d'une nouvelle végétation.

Un sentier conduit de Glacier House au lac Marion, à 1,700 pieds au-dessus du niveau de l'hôtel, à deux milles de distance. Ici se trouve l'observatoire, d'où l'on voit la vallée, sur les côtés de laquelle la voie ferrée descend par une rampe de 522 pieds sur un parcours de sept milles de longueur. La rivière Illecillewaet, d'une blancheur éblouissante à la lumière du soleil, gronde dans la forêt, au fond. Au loin dans la vallée l'on entend le cri strident de la locomotive, répercuté par les échos des montagnes. Dans le lointain le train semble un atôme; ensuite un joujou avançant à peine; il grossit imperceptiblement, et lorsqu'il se présente à la vue avec ses véritables proportions, l'on conçoit bientôt l'insignifiance des choses humaines comparées aux majestueuses grandeurs des merveilles de la nature dans leur symétrie et leur immensité, car vallées et montagnes sont à une distance énorme l'une de l'autre. Sur une étendue de plusieurs milles, de chaque côté de la rivière, de grandes forêts poussent dans la vallée. Le mont Cougar est l'une des plus belles montagnes des environs. Ses extrêmes limites sont cachées dans le brouillard bleu. Pour atteindre la vallée, le chemin de fer suit les méandres des Selkirks, traversant en premier lieu un ravin au pied du glacier du mont Bonnet et à la base du pic Ross.

La rivière d'Illecillewaet, à 22 milles du glacier, coule à travers le cañon Albert, tellement merveilleux que les trains s'arrêtent pour permettre aux passagers d'admirer ses beautés. La rivière émerge d'une issue très étroite; le cañon s'élargit, mais il est toujours profond et abrupt; à une profondeur de 300 pieds, l'on voit des rochers déchirés, lacérés et fendus. Sur les parois presque perpendiculaires, quelques arbres ont réussi à prendre racine, mais semblent, par leur maigreur, rétrécir le val, qui n'a que 20 pieds de largeur, et dans la sombre tristesse de cette atmosphère, l'écume blanche du ruisseau est visible, tandis que l'étroitesse de son cours redouble le bruit du courant.

❖

La station suivante, les Buttes Jumelles, tire son nom de deux pics, les monts Mackenzie et Tilley. La descente des Selkirks est presque terminée, mais les montagnes paraissent montrer autant d'ardeur à relâcher le train qu'elles en avaient mise à l'empêcher d'entrer sur leur territoire. Elles ne livrent que le moindre passage possible. La vallée se rétrécit continuellement et devient une simple gorge. La sortie de ce défilé des Selkirks et l'entrée de la riante vallée de la Colombie présentent un contraste inoubliable.

Nous sommes à Revelstoke, un centre important en communication fluviale avec les riches districts de Kootenay et de Boundary, par la rivière Columbia Les lacs de la Flèche, à 28 milles de Revelstoke, forment un bassin entre les Selkirks et les Gold du nord au sud; des steamers du Pacifique font le service à partir de la tête des lacs jusqu'à Nakusp et Robson, en effleurant au passage les sources chaudes Halecyon. En face du pic du même nom, d'une hauteur de 10,400 pieds, d'où se précipitent de nombreuses cataractes, un hôtel de premier ordre a été construit. Un embranchement du Pacifique conduit à Sandon sur le lac Slocan, situé au centre de la région argentifère, et à Rosebery, pour rejoindre le steamer se rendant à Slocan City. Le voyageur reprend ici le train pour Robson, à l'extrémité inférieure du lac de la Flèche à l'ouest, et pour Nelson à l'est, sur le lac Kootenay. Les convois de Robson traversent l'une des plus riches régions minières de l univers et se rendent à Trail et à Rossland. Une autre ligne a été construite à travers le district Boundary jusqu'à Midway, un autre district minier de grande importance.



Au quai de Kootenay se trouve le terminus de l'embranchement du Nid-du-Corbeau, offrant des communications directes avec Nelson par les steamers du Pacifique. Une autre ligne de steamers fait le service, par le lac Kootenay, de Nelson à Lardol d'où un tronçon de chemin de fer, de 32 milles, conduit à Gerrard, au nord. Un steamer traverse ensuite le lac à la Truite pour se rendre à Trout Lake City, à 17 milles de distance, de sorte que le touriste peut visiter toute la région de Kootenay sud par le Pacifique et ses steamers.

La ville de Revelstoke, où commence l'ascension de la chaîne Gold, est située dans la belle vallée de la Colombie sur laquelle on a construit un viaduc d'un mille et demi de longueur. En arrière de la gare, sur une éminence, se trouve l'hôtel Revelstoke, l'un des palais du Pacifique. A 15 milles de distance on voit le mont Begbie. La nature revêche jusqu'alors et ne livrant passage aux hardis constructeurs du chemin qu'au moyen d'efforts gigantesques, semble ici le

favoriser. Ils avaient réussi, mais au prix de quel travail! Il leur avait fallu escalader des montagnes, percer des tunnels, éventrer les cañons, et jeter des ponts sur des torrents impétueux. A Revelstoke, la passe Eagle, longeant la rivière Tonca Walla, à travers la chaîne Gold, est exactement à l'endroit et dans la direction voulus par les ingénieurs. Le col n'a qu'un mille de largeur, et de chaque côté les flancs des montagnes offrent à la vue des paysages impressionnants. Au sud-est, les pics jumeaux McPherson et Begbie. Ce dernier supporte deux pics arrondis ressemblant aux deux bosses d'un chameau. Ils sont couverts de neige, et juste au-dessous l'on aperçoit un glacier



Canal d'irrigation.

étincelant. Des pins géants recouvrent la partie inférieure des versants, et quelques-uns ont même envahi les hauteurs neigeuses.

La tête du col est à huit milles de Revelstoke, au lac Summit, à 525 pieds au-dessus de la Colombie; c'est le premier d'une série de quatre superbes nappes d'eau: Eagle, Clanwilliam, Three Valleys et Griffin. Ces lacs remplissent toute la vallée, et la voie est construite sur le flanc des montagnes. Après avoir forcé son passage par des tunnels, sous les gardes-neige, etc., elle apparaît tout à coup dans la lumière du jour, pour filer à travers des paysages de montagnes et de lacs, de forêts, de rivières et de fertiles prairies.

Le train pénètre dans la vallée de l'Aigle non loin du sommet, et longe cette vallée jusqu'à Sicamous. C'est à Craigallachie que fut planté le dernier clou dans la voie ferrée reliant les deux océans. Les travaux, poussés activement à partir des deux extrémités de la ligne, étaient terminés le 7 octobre 1885, jour d'inauguration solennelle de cette gigantesque entreprise.

Sicamous n'est qu'à une altitude de 1,300 pieds au-dessus du niveau de la mer. Le district qu'elle ouvre est propre à l'agriculture et à l'élevage Un embranchement du chemin de fer conduit au lac Okanagan, d'où un steamer du Pacifique se rend à 70 milles plus loin, à Penticton. Toute la région de l'Okanagan jouit d'un climat idéal; les fruits de toutes sortes y croissent en abondance.

Partout où le lac Shuswap peut trouver une issue dans les vallées, entre les montagnes, il s'y infiltre, et l'on a comparé ses longs bras nombreux aux tentacules de la pieuvre. Quelques-uns ont plusieurs milles de longueur, et, à certains endroits, deux milles de largeur, puis se rétrécissent en d'autres endroits où leur largeur mesure à peine quelques centaines de pieds. On a construit un pont tournant sur le détroit de Sicamous. Le train, après avoir suivi le bras au Saumon, qu'il traverse sur un pont très élevé, se dirige vers Tappen Siding, qu'il quitte pour longer le cours du bras Shuswap à travers la forêt et la Notch Hill, une colline de 600 pieds au-dessus du niveau du lac. Ici un superbe paysage se présente à la vue. De tous les côtés le lac déroule ses rubans argentés coulant entre les collines et les denses forêts. Quelquefois, les arbres empiètent sur le lac; ou bien ils s'en éloignent et font place à de riantes prairies; le sable doré, parsemé ça et là d'arbres brisés par la rafale et de broussailles entremêlées, forme l'arrière-plan des paysages pittoresques.

Le lac se rétrécit graduellement jusqu'au bras sud de la rivière Thompson, et la voie descend le long de ses rives. C'est un district éminemment propre à l'élevage, et ses habitants sont presque tous originaires de la côte du Pacifique. Il est parsemé de champs bien clôturés, de récoltes mûrissantes, de meulons de foin et de maisons de ferme bien construites; de nombreux troupeaux; des chevaux et des moutons errent à loisir dans les vallées et sur les versants des montagnes, car l'élevage est la principale industrie de Kamloops, un gros bourg de 1,500 habitants. C'est la station d'approvisionnement des campements miniers et des ranches du sud. Le climat est particulièrement favorable aux tuberculeux et beaucoup de malades, arrivés ici en temps opportun, ont largement bénéficié de leur visite.

Le bras nord de la rivière rejoint le bras sud, et tous deux réunis et élargis débouchent dans le lac Kamloops.

L'aspect de la région, cependant, ne tarde pas à changer ; les champs cultivés sont remplacés par des paysages plus sauvages semés de rochers et de falaises. Les difficultés que les ingénieurs avaient eues à vaincre se renouvellent, car il faut ouvrir le chemin entre le lac et les montagnes. Des excavations profondes et des tunnels s'imposent ; il faut jeter des ponts sur les rivières.

❖

Avant d'arriver l'on arrête à Penys, puis à Ashcroft, d'où partent presque tous les jours des caravanes de voitures et de mulets chargés de marchandises et de provisions pour les mineurs disséminés dans la région aurifère de Caribou et d'Omineca. Puis, après un parcours vers l'ouest, la voie ferrée tourne au sud dans la direction de Vancouver.

Le cañon Black s'ouvre à trois milles d'Ashcroft, gardé à son entrée par un avant-poste remarquable connu sous le nom de Castle Rock, un énorme bloc quadrangulaire sur l'extrême bord de la falaise, mais complètement séparé de la montagne qui s'élève droite à l'arrière-plan. La construction de ce bloc est tellement régulière, sa position si curieusement choisie que l'on dirait un bastion planté là par les hommes pour surveiller le passage de la rivière coulant à sa base.

Ici les crêtes de rochers ne sont pas aussi élevées que celles longées par le chemin de fer depuis une longue distance, mais elles semblent plus agressives. Il est évident que dans les cols les plus sauvages et les plus étroits, les accidents de terrain étaient isolés, mais dans le cañon Black, ce n'est plus la même chose. On dirait que, de propos délibéré, les forces de la nature se sont coalisées, comme si les montagnes, forcées de battre en retraite devant l'audace de l'homme, en dépit de leurs chaînes puissantes, de leurs précipices profonds et de leurs terribles avalanches, avaient volé les armes de leur ennemi. Les monts rangés régulièrement, horribles et redoutables, ressemblent à un fort construit tout exprès pour barrer la route. La rivière est profonde, calme et large, mais la lenteur du courant inspire la terreur. Les chaînes se dressent à pic, leurs sommets sont coupés à angles droits, et l'on ne voit ni un arbre ni un buisson pour égayer l'aspect sombre de leur masse menaçante. Les rochers sont

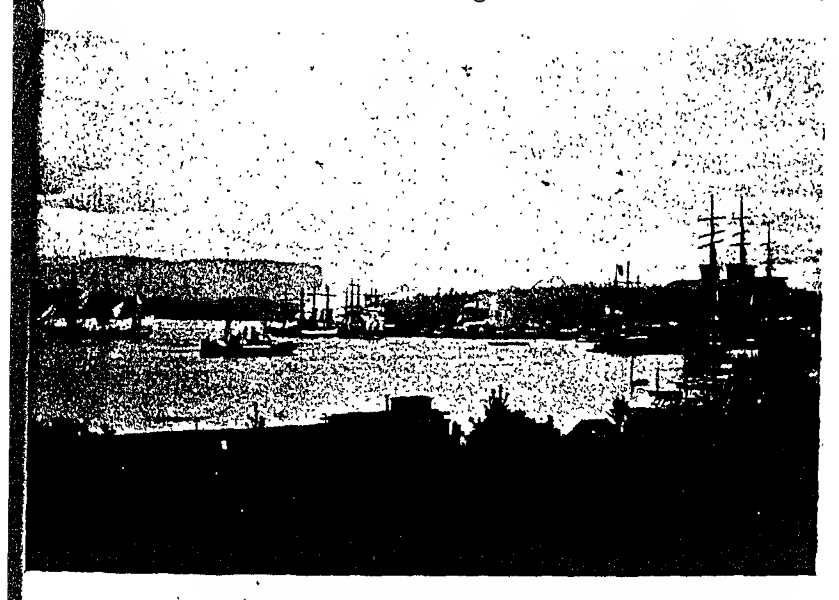
noirs, et le train court dans des gorges profondes ou sur d'étroites falaises surplombant le cours des rivières. La végétation et la vie animale ont disparu, et le bruit du train répercuté par les échos des sombres rochers est le seul bruit perceptible jusqu'au ranche Basque. En sortant du cañon, l'on se retrouve dans la plaine. Le chemin de fer traverse la rivière Nicola qui arrose un beau district d'élevage. Le paysage devient curieux et frappe l'oeil par la diversité de ses couleurs. Les eaux de la rivière Thompson, quoique très pures, sont d'un vert d'émeraude, la voûte du ciel est bleue et les rives se composent de couches d'une blancheur immaculée, d'un jaune brillant, d'un rouge rouillé ou d'un marron bruni, à la suite les uns des autres. Des lisières de gazon ajoutent une teinte de vert, et le tout est illuminé par l'éclat du soleil ou plongé dans les profondeurs de l'ombre. La conformation des rochers sort aussi de la banalité. L'action des éléments leur a donné une empreinte toute particulière, suivant leur degré de dureté; on y voit des tours, des montagnes, des lutins, des gypaêtes et autres monstres merveilleusement ciselés.

Nicamous, où fut révélée en 1857 la richesse des mines d'or de la Colombie Anglaise, est située à cinq milles de Drynoch, tout près de l'entrée du cañon Thompson, l'avant-dernière difficulté à vaincre. Les montagnes presque jointes ne laissent qu'une lisière de rochers pour le passage de la voie le long de la rivière. Des blocs de granit font saillie sur les flancs, mais leurs versants paraissent si abrupts que le sol a glissé et a été charrié par l'eau, laissant le roc dans sa nudité primitive. La rivière encaissée dans ces parois, coule sombre et maussade, excepté lorsqu'un obstacle la jette en fureur. Les crêtes renfrognées sont striées et tachetées de brillantes couleurs, et dans les éclaircies entre les montagnes, on aperçoit à distance des pics couverts de neige se dressant à l'horizon, et promettant au-delà des limites du cañon de nouvelles scènes enchanteresses.

Voici une chute admirable à Thompson Siding — une clarté blanche dans la nuit des précipices. La vallée s'élargit à Lytton, pour recevoir les eaux bourbeuses de la rivière Fraser, qui ne tardent pas à ensevelir dans leurs replis les flots verts et limpides de la rivière Thompson. Il y a une légère ouverture dans le cañon et les montagnes sont plus éloignées, mais elles sont toujours nues et revêches, avec de grandes falaises grimpant jusqu'à leurs sommets; cependant, l'on y trouve plus d'air et de lumière; le coeur n'est pas oppressé par la sublimité même des environs, comme il l'était en traversant le cañon. Cette impression ne dure qu'un instant, car les

monts n'ont pas l'intention de livrer le passage Fraser sans un suprême effort pour conserver leur prépondérance.

Le chemin traverse la rivière à peu de distance de Lytton, et en sortant du tunnel arrive au quai de Cisco, et bientôt après à North Bend. Ensuite Baston Bar ; le cañon principal de la Fraser commence ici, grandit dans la vallée jusqu'à Yale, à 23 milles plus loin. On passe d'abord devant les portes de l'Enfer, des rochers perpendiculaires s'élevant de chaque côté et enserrant la rivière entre leurs murs. Si on les compare aux monts voisins, ils ne sont pas d'une grande hauteur, mais ils sont irrésistibles, et la grande rivière est rétrécie de



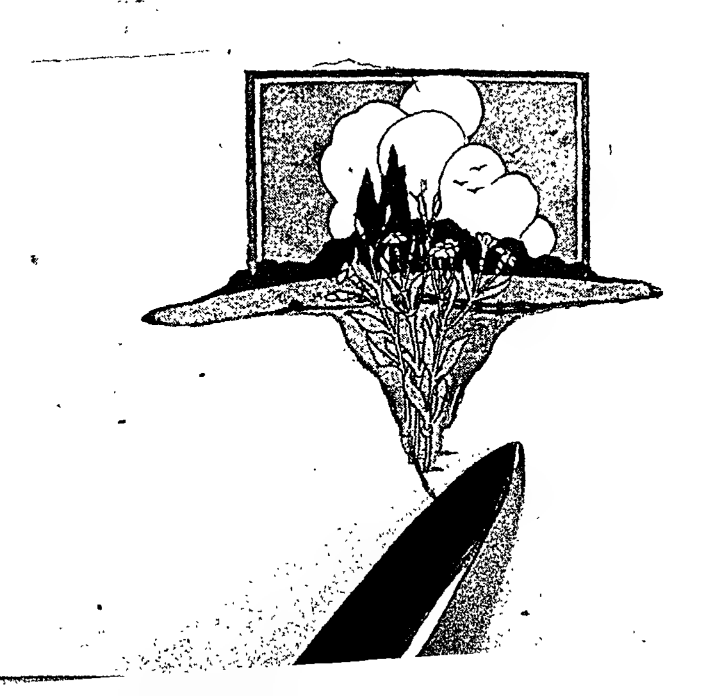
Le Hâvre Vancouver, C.A.

moitié dans son cours. La route du chemin de fer se continue sur une falaise à 200 pieds au-dessus du niveau de l'eau, à travers plusieurs tunnels et sur des ponts très élevés. La rivière s'élargit près de Spuzzun, et coule large, calme et profonde, bordée par les collines couvertes de pins géants d'une beauté grandiose. Le cañon se rétrécit de nouveau, et les falaises présentent des précipices sans nombre ; pour la dernière fois, le fleuve est enserré et agité par les rochers pour sortir triomphant et arriver radieux à Yale, dans la pleine lumière du soleil. Le Siwash Bluff abrite la petite ville de son ombre et la rejette dans l'insignifiance la plus complète par ses falaises dénudées, ses pics neigeux et ses torrents glacés.

Yale est à la tête de la navigation de la région du Pacifique, et l'on croirait que la nature a créé ici une barrière infranchissable pour empêcher l'homme de pénétrer plus loin dans l'intérieur, ou tout au moins pour le prévenir des dangers qu'il aurait à courir s'il persistait à vouloir lui voler ses secrets. Et c'est au moyen d'une masse gigantesque de rochers lancés en travers de la vallée, laissant un passage à peine possible au pied de ses inaccessibles hauteurs qu'elle a voulu l'arrêter.

Cependant, le voyageur, lorsqu'il regarde ces amas de granit suspendus sur sa tête, se sent tout glorieux après ce long voyage d'avoir pu contempler toutes les merveilles présentées à son admiration, et dont le point culminant se trouve précisément au terme de sa longue route.

La brise embaumée de l'océan Pacifique souffle sur Yale. Au passage du pont Spence, un cimetière indien, avec ses oiseaux bizarrement sculptés, s'offre à la vue. Tout le long des ravins, des Indiens pêchent le saumon ou lavent la terre aurifère pour lui arracher ses pépites. Agassiz est la station suivante, où le gouvernement a établi une station agronomique, et à cinq milles au nord le lac Harrison et ses sources sulfureuses. Le train continue sa route jusqu'à la Mission Junction, New Westminster et finalement Vancouver, l'un des ports de mer les plus importants de la côte du Pacifique. La population de la capitale est de 30,000 âmes.



# Le Grand-Tronc Pacifique

Avant la fédération des quatre provinces : Ontario, Québec, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, il n'y avait dans le pays que deux lignes de chemin de fer : le Grand-Tronc dont le terminus à l'est était Portland, dans l'Etat du Maine, tandis que celui de l'ouest se trouvait à Sarnia, Ontario; le Great Western traversait la péninsule, de Niagara à Goderich. Il avait été stipulé lors de la Confédération que le gouvernement fédéral construirait une voie ferrée devant relier les provinces maritimes aux deux Canadas, le Haut et le Bas. Cette concession faite aux habitants du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse parut exorbitante à l'époque et souleva des critiques, mais l'Intercolonial fut construit tout de même, et les moyens mécaniques que l'on possédait alors pour exécuter des travaux aussi gigantesques forcèrent le gouvernement à payer comparativement fort cher pour cette construction. Rien ne fut épargné et le travail fut accompli en quelques années et d'une manière absolument satisfaisante. Plus tard, le gouvernement fédéral acheta le Manitoba et les Territoires, et c'est à cette date que la construction du Pacifique Canadien fut proposée. Cette proposition fut combattue à outrance, non seulement par les députés hostiles au gouvernement, mais par la presse et le public. On ne comprenait pas l'intérêt que pouvaient bien avoir les Canadiens à jeter des millions et des millions dans le but de construire un chemin de fer à travers un pays sauvage où l'on ne trouvait que des tribus indiennes et des troupeaux de bisons. A l'exception de quelques rares hommes d'état qui lisaient dans l'avenir, on croyait que l'entreprise était insensée. Mais qui donc oserait dire aujourd'hui, après avoir constaté le développement qui s'est produit dans cet immense territoire — le patrimoine des Canadiens et la patrie future de millions d'habitants venus du vieux monde où ils sont trop à l'étroit — que ce n'était pas acte de bonne et saine politique ? Aujourd'hui, le Pacifique donne du travail à des milliers de travailleurs et augmente ses opérations de jour en jour, pour le plus grand bénéfice de toute la population.

Entre temps, cette construction du chemin transcontinental avait stimulé le zèle des compagnies rivales qui ne voulaient pas se laisser trop distancer dans cette lutte, et elles étendaient leurs réseaux en poussant leurs ramifications sur tous les points du pays.



Lorsque le peuple canadien eut constaté les bienfaits que la colonisation de l'Ouest donnait au pays tout entier, les récriminations cessèrent, et c'est pour cette raison primordiale que la nouvelle entreprise de chemin de fer, le Grand-Tronc Pacifique, ne trouva aucun adversaire sérieux.

❖

La Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc Pacifique, incorporée par un acte du Parlement, en 1902, s'est engagée envers le gouvernement canadien à construire et mettre en opération une voie ferrée à travers le Canada, d'un océan à l'autre, entièrement sur le territoire du Canada, sur une distance totale de 3,600 milles, sans compter divers embranchements d'une longueur considérable et d'une importance capitale, y inclus une ligne se raccordant au tronc principal et s'étendant au sud, sur une distance de 199 milles, jusqu'à Fort William et Port Arthur, sur les bords du Lac Supérieur, pour atteindre la navigation sur les grands lacs; un autre embranchement d'environ 229 milles allant aussi vers le sud jusqu'à North Bay ou Gravenhurst, dans la province d'Ontario se raccordera au chemin de fer du Grand-Tronc; enfin, un autre tronçon, toujours vers le sud, atteindra la grande métropole du pays, Montréal. On a aussi l'intention de construire des embranchements jusqu'à Brandon, Regina, Prince Albert et Calgary, et même jusqu'à Dawson, dans le territoire du Yukon.

Une compagnie auxiliaire formée dans le but de construire des lignes additionnelles à celles désignées dans la charte de la Compagnie du Grand-Tronc Pacifique, a été incorporée par un acte du Parlement, en 1906, sous le nom de " Compagnie d'embranchements du Grand-Tronc Pacifique ", au capital de $50,000,000. La charte de cette Compagnie lui donne le droit de construire vingt embranchements, c'est-à-dire une longueur de 5,000 milles, comme suit :

1° D'un endroit de la Division Est du chemin de fer National Transcontinental à Edmundston ou ses environs, dans la province du Nouveau-Brunswick, jusqu'à la Rivière-du-Loup, comté de Témiscouata, province de Québec ;

2° De Montréal, en passant par la ville de Joliette et la vallée de la rivière L'Assomption, ou celle de la rivière Noire, dans le comté de Joliette, pour se raccorder au chemin de fer National Transcontinental à Waymantachi ou ses environs, dans la province de Québec ;

3° De Montréal, pour se raccorder au chemin de fer National Transcontinental, en se dirigeant vers le nord-ouest, en conformité avec le tracé original ;

4° D'un endroit de la Division Est du chemin de fer National Transcontinental, entre les 76e et 78e degrés de longitude ouest jusqu'à Ottawa ;

5° D'un endroit de la Division Est du chemin de fer National Transconstinental, entre les 83e et 85e degrés de longitude ouest jusqu'à Orillia ;



Les moissonneurs à l'ouvrage.

6° Un chemin de ceinture autour de la ville de Winnipeg pour se raccorder aux autres réseaux de chemins de fer, et pénétrant, au besoin, dans la banlieue de la ville ;

7° De Winnipeg à un endroit de la frontière sud de la province de Manitoba, dans une limite de vingt-cinq milles à l'est ou à l'ouest de la Rivière Rouge ;

8° De Neepawa à une jonction avec le Grand-Tronc Pacifique par la ligne la plus courte possible ;

9° D'un endroit de la Division Ouest du Grand-Tronc Pacifique, dans le voisinage du canton 12, rangs 16 ou 17 à l'ouest du premier méridien, jusqu'à Brandon, et de là jusqu'à Regina; ainsi qu'un tronçon jusqu'à un endroit de la frontière sud de la province de Manitoba dans le voisinage de la Montagne à la Tortue ;

10° D'un endroit de la Division Ouest du Grand-Tronc Pacifique, dans le voisinage du canton 12, rang 6, à l'ouest du 2e méridien, jusqu'à Yorkton, et de là jusqu'aux rives de la Baie d'Hudson, dans le voisinage de Fort Churchill ;

11° D'un endroit de la Division Ouest du Grand-Tronc Pacifique, dans le voisinage du canton 22, rang 7, à l'ouest du 2e méridien, jusqu'à Regina, et de là jusqu'à un endroit sur la frontière sud de la province de Saskatchewan, à North Portal ou dans ses environs ;

12° D'un endroit de la Division Ouest du Grand-Tronc Pacifique entre les 105e et 107e degrés de longitude jusqu'à Prince Albert ;

13° D'un endroit de la Division Ouest du Grand-Tronc Pacifique entre les 108e et 109e degrés de longitude jusqu'à Battleford ;

14° D'un endroit de la Division Ouest du Grand-Tronc Pacifique, entre les 111e et 113e degrés de longitude jusqu'à Calgary, et de là jusqu'à la frontière sud de la province d'Alberta à Coutts ou dans les environs ;

15° De Vancouver à une jonction avec le Grand-Tronc Pacifique, ou avec le Pacifique Canadien, ou le chemin de fer Northern and Omenica, ou tous les deux, entre les 122e et 124e degrés de longitude;

16° D'un endroit sur la rive nord de l'île de Vancouver, dans une direction sud ou sud-est le long de la partie ouest de l'île jusqu'à Victoria ;

17° D'un endroit de la Division Ouest du Grand-Tronc Pacifique entre les 127e et 129e degrés de longitude jusqu'à Dawson ; et la Compagnie a le pouvoir, dans le but de construire les dites lignes de chemins de fer, de les diviser en six sections, comme suit :

(a) Les extensions de Québec, comprenant les lignes désignées sous les numéros 1, 2, 3 et 4;

(b) L'extension d'Ontario, comprenant la ligne portant le numéro 5 ;

(c) Les extensions du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, comprenant les lignes numérotées 6, 7, 8, 9, 11, 12, 13 et 14 inclusivement ;

(d) Les extensions de la Colombie Anglaise, comprenant les lignes numérotées 15 et 16 ;

(e) L'extension de Dawson, comprenant la ligne numérotée 17 ;

(f) L'extension de la Baie d'Hudson, comprenant la ligne numérotée 10.

18° D'un endroit de la Division Est du chemin de fer National Transcontinental jusqu'à Saint-Jean ou à tout autre port de la Baie de Fundy que la Compagnie jugera plus facile d'accès ou mieux adapté aux nécessités de l'entreprise.

La Compagnie aura le pouvoir d'émettre des obligations, des débentures ou autres sûretés collatérales concernant les dites lignes de chemins de fer comme suit : Numéro un à cinq, inclusivement, et dix, au montant de quarante mille dollars par mille; numéros six à neuf, inclusivement, onze à quatorze, inclusivement, et dix-huit, au montant de trente mille dollars par mille; numéros quinze, seize et dix-sept, au montant de cinquante mille dollars par mille; les dites obligations, débentures ou autres sûretés collatérales ne pourront être émises qu'en proportion de la longueur du chemin de fer construit ou accordé par contrat, ou séparément concernant chacune des dites lignes de chemin de fer, ou chacune des dites sections, ou de certaines lignes ou sections combinées, ou concernant toutes les dites lignes dans leur ensemble; et la Compagnie aura le pouvoir d'émettre les dites obligations, débentures ou autres sûretés collatérales en une ou plusieurs séries, et limiter les sûretés d'une série quelconque aux franchises, à la propriété, à l'actif, aux loyers et aux revenus de la Compagnie, présents ou futurs, ou tous les deux, tels que décrits dans l'hypothèque intervenue pour assurer la parfaite sécurité des dites séries séparées d'obligations, de débentures ou autres sûretés collatérales.

Le lecteur observera que les embranchements de la Division Est sont destinés à relier le territoire contigu au fleuve Saint-Laurent et les lacs au tronc principal du chemin de fer National Transcontinental, et que ceux de la Division Ouest traversent, en grande partie, un territoire désigné d'avance pour une compétition de bon aloi.

Cette entreprise, surpassant en importance et dans ses résultats futurs. toutes les conceptions que le génie humain a inventées en fait

de chemins de fer, a été imposée, pour ainsi dire, dans son ensemble, pour faire face à la demande pressante créée par le flot de l'immigration dans l'Amérique Britannique du Nord. Ils viennent de partout, de la Grande-Bretagne, du nord de l'Europe, et surtout de l'ouest américain, pour s'emparer des terres fertiles si abondantes dans la province de Manitoba et les Territoires de l'Assiniboine, de la Saskatchewan, de l'Alberta et d'Athabasca, c'est-à-dire les Territoires du Nord-Ouest, qui viennent d'être absorbés dans les deux nouvelles provinces de Saskatchewan et d'Alberta.

Les arrangements conclus entre la Compagnie et le gouvernement au sujet du nouveau Transcontinental sont tels qu'ils en doublent l'efficacité. Quoique construite aux dépens du gouvernement, cette ligne de chemin de fer, lorsqu'elle sera terminée, se trouvera sur les bases d'une corporation ordinaire, sous un système unique et sous le contrôle absolu de la Compagnie du Grand-Tronc Pacifique.

Le capital autorisé de la Compagnie est de $45,000,000, et $20,000,000 peuvent être émises comme stock préférentiel. La Compagnie du Grand-Tronc du Canada achètera tout le stock ordinaire (à l'exception des actions détenues par les directeurs) en considération des garanties qu'elle a assumées, et détiendra la majorité des actions jusqu'au jour où les arrangements conclus avec le gouvernement auront été remplis de part et d'autre.

Le terminus Est du chemin de fer sera à Moncton, dans la province du Nouveau-Brunswick, d'où l'on pourra se rendre au port de mer d'Halifax par l'Intercolonial, tout en construisant un embranchement jusqu'à Saint-Jean, N. B. Cette dernière ville est à 89 milles de distance de Moncton, et le port de mer d'Halifax en est éloigné de 183 milles. Le terminus Ouest du Transcontinental est à Prince Rupert, sur la côte du Pacifique, près de la frontière sud de l'Alaska.

Dans le but de faciliter la construction du chemin projeté, on l'a divisé en deux grandes sections — l'Est et l'Ouest — en mettant le centre à Winnipeg, capitale de la province de Manitoba.

## DIVISION EST

### DE MONCTON A WINNIPEG, 1,800 MILLES

A partir du terminus de l'Est, c'est-à-dire de Moncton, la voie de chemin de fer projetée traversera la province de Québec en ligne

droite, autant que possible jusqu'à la jonction de la Chaudière, à cinq milles en amont de la vieille cité historique, pour de là traverser le Saint-Laurent sur le pont que l'on construit actuellement, et qui sera l'une des merveilles du génie civil dans le monde entier. La hauteur du pont est de cent cinquante pieds au-dessus du niveau de l'eau à haute marée, sur une largeur de dix-huit cents pieds, et donne un passage facile aux plus grands navires océaniques. La longueur totale du pont est de deux mille deux cent quarante pieds.

❖

De Québec, le chemin se dirige en droite ligne jusqu'au lac Abbitibi et au nord du lac Nepigon, et de là jusqu'à Winnipeg, c'est-à-



HALIFAX, N. E.

dire un parcours d'environ 1800 milles à partir de Moncton. Le tronc principal est construit aux frais du gouvernement fédéral et loué à la Compagnie pour une période de cinquante ans. Les embranchements seront construits par la Compagnie. En vertu des Actes intervenus, le Gouvernement a nommé quatre commissaires chargés de surveiller la construction de la ligne dans les intérêts du Gouvernement, d'après les dispositions suivantes:

" Afin d'assurer, pour la protection de la Compagnie, en sa qua-
" lité de locataire de la Division Est du dit chemin de fer, la construc-
" tion économique de la dite voie, de sorte qu'on puisse la mettre en
" opération dans les meilleures conditions possibles, il est convenu
" que les spécifications pour la construction de la Division Est seront
" soumises à la Compagnie et approuvées, avant le commencement
" des travaux, et que la ligne sera construite suivant les dites spécifi-
" cations, sujette à une surveillance et inspection conjointes et à l'ac-
" ceptation de l'ingénieur-en-chef de la Compagnie."

On remarquera que du moment que le loyer payable par la Compagnie au Gouvernement pour l'usage de la Division Est est un percentage sur le coût de la construction, il est très important dans l'intérêt de la Compagnie que le " coût de construction " soit déterminé sur la base la plus économique possible tout en tenant compte que le chemin de fer doit être de premier ordre, et la clause précédente contenue dans l'arrangement intervenu protège entièrement la Compagnie. En attendant que la Division Est soit complétée, les sections terminées pourront être transportées à la Compagnie et exploitées par elle suivant des conditions qui seront arrêtées plus tard, et qui ne seront pas moins favorables que celles du loyer de la Division entière.

Le loyer payable par la Compagnie, d'après les conditions de son bail de la Division Est, sera soumis aux conditions suivantes :



Pendant les sept premières années du dit contrat, à dater de l'époque où la Compagnie exploitera le chemin, elle ne paiera que les " dépenses courantes " ; pendant les quarante-trois années subséquentes, la Compagnie paiera au Gouvernement, annuellement, un loyer équivalent par année à trois pour cent du coût de la construction de la dite Division, pourvu que, dans une année ou plus des trois premières de la dite période de quarante-trois ans, si les profits nets réalisés sur l'exploitation de la dite Division, au delà des "dépenses courantes ", ne rendent pas trois pour cent sur le coût de construction, la différence entre les profits nets et le prix du loyer ne sera pas payable par la Compagnie, mais sera capitalisée et formera partie intégrante du coût de construction sur le montant total du loyer devant être payé au taux ci-dessus après les dix premières années du dit bail, et pendant toute la période subséquente de sa durée.

A l'expiration de la période de cinquante ans, la Compagnie a le privilège d'une extension de bail pour une autre période de cinquante années, dans le cas où le Gouvernement déterminerait de ne pas exploiter la dite Division ; dans le cas contraire, la Compagnie aura le

privilège, pendant une autre période de cinquante ans, de conserver les pouvoirs d'exploitation et les droits de traction nécessaires pour assurer la continuité des opérations entre la Division Ouest et les autres parties du réseau de la Compagnie et de celui du chemin de fer le Grand-Tronc, à des conditions déterminées de temps à autre.

On verra aussi par les stipulations du bail de cette partie du chemin consenti à la Compagnie que cette dernière en aura en réalité l'usage gratuit pendant sept ans, et si on considère que la période fixée pour la construction du chemin est limitée à sept années, il n'y aura aucuns paiements à faire ni loyer à payer avant 1919; comme le chemin traverse une région fertile nouvelle et nullement développée, quoique l'on sache qu'elle contient des mines riches et des forêts immenses, il est permis de croire que longtemps avant l'échéance du premier terme de loyer, la Compagnie aura réalisé de très grands profits par le trafic qui se fera lorsque le chemin sera terminé.

En même temps que la ligne principale sera ainsi louée à la Compagnie, les embranchements de cette Division seront construits et seront la propriété de la Compagnie ; un subside a été accordé par le gouvernement d'Ontario dans le but de favoriser la construction de l'embranchement partant de la ligne principale dans la direction sud jusqu'à Fort William et Port Arthur, sous le nom d'Embranchement du Lac Supérieur. Ce subside consiste en un octroi de $2,000 par mille et de six mille acres de terre par mille.

L'embranchement projeté de la ligne principale de la Division Est jusqu'à North Bay ou Gravenhurst sera aussi un tronçon important, car il formera la ligne de raccordement entre le nouveau Transcontinental et le réseau du Grand-Tronc. Ceci s'applique également à l'embranchement projeté devant relier Montréal à la ligne principale de la Division Est. Ces lignes diverses sont destinées à traverser un pays neuf et à fournir des facilités de transport tout en développant de nouvelles industries qui utiliseront les nombreux pouvoirs d'eau de cette partie du Canada.

## DIVISION OUEST

### DE WINNIPEG A L'OCEAN PACIFIQUE, 1800 MILLES

La conformation physique de la région que doit traverser la Division Ouest a été cause de la subdivision de cette partie en deux sec-

tions : celle de la Plaine et celle de la Montagne, la première, partant de Winnipeg, pour traverser Edmonton et aboutir au pied du côté oriental des Rocheuses, c'est-à-dire une distance de onze cents milles, et la seconde à travers les Rocheuses, comme son nom l'indique, jusqu'à la côte du Pacifique, sept cents milles. La construction de cette Division sera faite aux frais de la Compagnie, avec l'aide du Gouvernement qui garantit les Obligations de Première Hypothèque de la Compagnie, principal et intérêt, pendant cinquante ans, au montant de $13,000 par mille pour la section de la Plaine et des trois-quarts du coût par mille de la section de la Montagne, la Compagnie du Grand-Tronc du Canada garantissant une émisssion de débentures de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, pour cinquante ans, afin de fournir le solde du coût de construction. La Compagnie paiera l'intérêt sur les débentures émises pour la première section, et garanties par le Gouvernement, de la date de l'émission (l'intérêt pendant l'époque de la construction étant inclus dans le coût du dit travail), mais le Gouvernement paiera l'intérêt sur les obligations garanties par lui même sur la seconde section, pendant sept ans à dater de la complétion du chemin, sans aucun recours contre la Compagnie pour l'intérêt qui aura été ainsi payé. Ensuite la Compagnie paiera l'intérêt sur les obligations garanties par le Gouvernement, à l'exception, toutefois, que si la Compagnie, en aucun temps pendant les trois années subséquentes, ne paie pas le dit intérêt, le Gouvernement le paiera, la Compagnie gardant possession de la propriété ; et à l'expiration de dix années après l'achèvement de la seconde section, si la Compagnie ne paie pas l'intérêt et que le Gouvernement ait assumé la dette, il sera capitalisé et exigible de la Compagnie par le Gouvernement. Dans le cas où la Compagnie ne paierait pas l'intérêt garanti par le Gouvernement durant le terme qu'elle est obligée de le faire, le Gouvernement n'aura aucun recours contre elle avant que le montant de l'intérêt en souffrance égale celui de l'intérêt de cinq années, car la Compagnie n'est pas relevée de son obligation de payer, et il ne lui est pas permis de déférer ou de capitaliser, et alors le Gouvernement aura le pouvoir de nommer un gérant, avec le concours de la Compagnie, pour exploiter la Division Ouest, percevoir et distribuer les profits nets " pari passu ", entre les porteurs des obligations garanties par le Gouvernement et les porteurs des débentures garanties par la Compagnie du Grand-Tronc à raison de soixante-quinze pour cent des dits profits aux porteurs des Obligations garanties par le Gouvernement, et de vingt-cinq pour cent aux porteurs des débentures de cette Division garanties par la Compagnie du Grand-Tronc.

La région traversée par la section de la Plaine est connue comme un terrain parfaitement adapté à la culture du blé et est quatre fois plus étendue que la superficie du même sol dans les Etats-Unis; c'est la plus grande zône agricole du Nord-Ouest. Ce territoire, acheté rapidement aujourd'hui par les colons, produit des récoltes considérables dès la première année d'exploitation, et fournira beaucoup de trafic au chemin de fer aussi rapidement qu'il pourra être construit; conséquemment, la Compagnie ne court aucun risque en assumant le paiement de l'intérêt sur le coût de construction dès le commence-



ment des travaux. La section de la Montagne, cependant, traversant la région minière, ne pourra pas se développer aussi rapidement, et c'est pour cette raison que le Gouvernement a assumé le paiement de l'intérêt en vertu de sa garantie des trois-quarts du coût de construction, pendant les sept premières années après l'achèvement de la ligne (en abandonnant son droit de recours contre la Compagnie, dans le cas où celle-ci ne paierait pas, pendant trois années subséquentes), et si on prend en considération la période déterminée pour compléter les travaux, c'est-à-dire sept ans, la Compagnie ne sera appelée à assumer ce passif qu'en 1919, à l'exception de l'intérêt sur le quart du

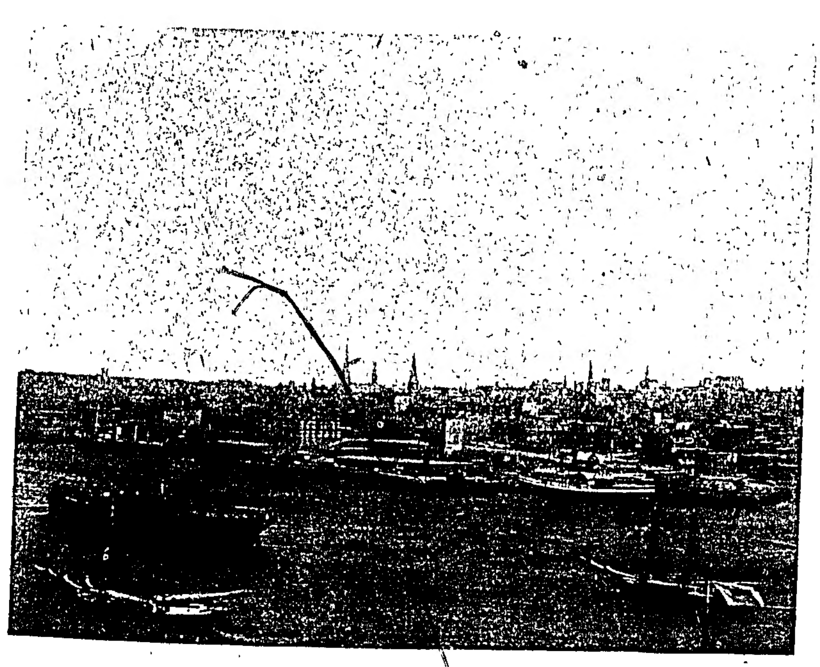
coût de construction en vertu de la garantie de la Compagnie du Grand-Tronc du Canada. Si l'on considère la colonisation rapide et le développement du pays qui se produiront dès l'ouverture des travaux du chemin, et aussi d'après ce que l'on connait des immenses richesses naturelles du Dominion, sans compter celles qui ne sont pas encore découvertes, mais qui sont révélées tous les jours, et le grand commerce qui découlera de toutes ces causes réunies, il est hors de doute que la Compagnie pourra rencontrer toutes ses obligations à mesure qu'elles grandiront.

Cette nouvelle entreprise possède en outre une source de bénéfice et des avantages incalculables par ses relations avec la Compagnie du Grand-Tronc du Canada, avec ses 4,500 milles de chemin de fer traversant toutes les villes et les principaux centres de l'Est du Canada, tels que Windsor, London, Hamilton, Toronto, Montréal et Québec. Montréal est la plus grande ville du Dominion, et son site, à la tête de la navigation océanique sur le fleuve Saint-Laurent, lui assure pour toujours la prépondérance, et elle restera la métropole du pays, grâce à son hâvre magnifique et à ses ressources industrielles illimitées. La ville de Québec ne restera pas en arrière dans ce développement lorsque le nouveau Transcontinental sera terminé, et ces avantages seront largement augmentés en raison du concours du Grand-Tronc, qui possède aujourd'hui, par le fait que c'est le premier chemin de fer construit en Canada, des facilités terminales très considérables et des raccordements avec les grandes manufactures de l'Est, et lui permettent un commerce facile d'exportation. Halifax et Saint-Jean, les villes principales des Provinces Maritimes, qui augmentent leur population et sont les ports de mer du Canada sur l'océan Atlantique, accessibles par la nouvelle ligne, contribueront pour une large part au trafic. Ces avantages ne se bornent pas au Canada, car le réseau du chemin de fer le Grand-Tronc s'étend jusqu'aux grandes villes américaines, pour ne mentionner que Chicago, Detroit, Toledo, Buffalo et Portland. Cette position sans égale, qui ne peut être obtenue par aucune compagnie de transportation qu'après des années de travail, démontre que le nouveau transcontinental devient d'emblée un facteur d'ultime importance et obtiendra dès le commencement un trafic immense déjà créé par le Grand-Tronc, mais transporté au Nord-Ouest jusqu'à ce jour par d'autres lignes.

Dans la construction antérieure des chemins de fer en Amérique, des erreurs ont été commises au sujet de la déclivité des pentes et de la multiplicité des courbes, ce qui exigeait plus tard de fortes dépenses équivalentes, dans certains cas, au coût original de la construc-

tion. Ces pentes sur la ligne du Grand-Tronc Pacifique n'excéderont pas quatre-dixièmes d'un pour cent, ou environ vingt-deux pieds au mille, et peuvent être entretenues à un taux raisonnable; et quant à la section de la Montagne, les explorations démontrent qu'avec un développement limité, on peut obtenir une pente d'un pour cent ou cinquante-deux pieds au mille. Cette opération économique sera un facteur additionnel qui permettra à la compagnie de réaliser des profits immédiats.

Cependant, tout en tenant compte de l'importance et de l'influence de cette grande entreprise de chemin de fer sur le développement



ST. JOHN, N.B.

des ressources du Dominion, il ne faut pas oublier qu'elle sera la ligne la plus courte entre l'Europe et l'Asie, car, avec le chemin de fer, il faudra aussi établir des lignes de transocéaniques pour le commerce. Le trajet entre les deux continents se fera en deux jours de moins, par le fait que le terminus du côté de l'océan Pacifique est plus au nord que tout autre port, ce qui diminue la distance sur le Pacifique.

D'après les chiffres approximatifs, le coût du chemin, section de la Plaine sera de vingt à vingt-cinq mille piastres par mille; celui de la section de la Montagne, de cinquante à soixante mille piastres par

mille, et celui de la Division Est, de trente mille piastres par mille, en tout $123,500,000.

Le matériel roulant de la ligne entière, en vertu des arrangements conclus avec le gouvernement, devra être fourni par la compagnie, et être entièrement moderne et de premier ordre. On calcule que le coût du matériel pour toute la ligne, lorsqu'elle sera achevée, sera d'au moins $20,000,000. Dans le but de trouver le capital nécessaire à la construction du matériel roulant, un Acte du Parlement a été passé en 1906 autorisant la compagnie à émettre des débentures au montant de $25,000,000, ou équivalent en louis sterling, en sus du stock capital autorisé par la charte de la compagnie.

Pendant la session du Parlement, en 1906, un Acte a été passé incorporant la Compagnie de Télégraphie du Grand-Tronc Pacifique, au capital de $5,000,000, dans le but de construire un système télégraphique tout le long de la ligne. Cet Acte donne à la dite compagnie tous les pouvoirs nécessaires pour opérer et maintenir ce système de la manière qu'elle jugera à propos de le faire.

